جامعة جدارا

كلية الدراسات القانونية

قسم القانون العام

رسالة ماجستير

بعنوان

" القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدّولي"

" MARINE PIRACY IN INTERNATIONAL CRIMINAL LAW "

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون العام

إعداد الطالب

سفيان محمد أحمد خزاعلة

المشرف الرئيسى: د. طلال العيسى

المشرف المشارك: أ.د. عقل مقابله

كلية الدراسات القانونية

جامعة جدارا

أيار/2010

نوقشت هذه الرسالة باللغة العربية و عنوانها (القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدّولي)

المقدمة من الطالب : سفيان محمد أحمد الخزاعلة

وأجيزت بتاريخ 2010/5/24

أعضاء لجنة المناقشة :

الاسم:	التوقيع
1- الأستاذ المشارك الدكتور طلال العيسى /رئيساً و مشرفاً	
2- الأستاذ الدكتور عقل مقابله /مشرفاً مشاركاً وعضوا	
3- الأستاذ المشارك الدكتور علي الحسناوي / عضوا	
4- الأستاذ المساعد الدكتور صايل المومني / عضوا	

الإهداء

إلى والدي العزيز...

إلى والدتي العزيزة...

إلى أخي العزيز...

إلى أرواح الشهداء في غزة و العراق ...

إلى أصدقائي المخلصين...

أهدي إليهم جميعاً جهدي المتواضع

الشكر و التقدير

بعد أن وفقني الله عز وجل في إتمام هذه الرسالة ؛ فإني أتقدم بشكر و التقدير إلى الأستاذ الدكتور عقل مقابله أستاذ القانون الجنائي وإلى أستاذي الدكتور طلال العيسى أستاذ القانون الدولي الخاص في جامعة جدارا ، اللذّين تفضلا مشكورين بالإشراف على هذه الرسالة ، فقد وجدت لدى كل منهما حنان المربي الفاضل ، وأدعو الله عز وجل أن يجزيهما خير جزاء كما أتقدم بالشكر إلى كل من ساعدني لإتمام رسالتي ، وإلى الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة الذين تفضلوا بقبول مناقشة هذه الرسالة ، راجيا من الله تبارك وتعالى قبول جهدهم .

فهرس المحتويات

ملخص

القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدولي

إعداد

سفيان محمد خزاعلة

المشرف الرئيسى

طلال ياسين العيسى

المشرف المشارك

عقل مقابله

تناولت هذه الدراسة موضوع القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدّولي، وتكوّن البحث من مبحث تمهيدي وثلاثة فصول وخاتمة وتوصيات ولما كانت جريمة القرصنة البحرية تؤثر على الملاحة البحرية وتؤدي إلى خلق حالة من الخوف والرعب تطال من يرتاد البحر؛ لهذا تناول الباحث في المبحث التمهيدي تاريخ جريمة القرصنة البحرية، وأسباب انتشارها، وأثارها.

وفي الفصل الأول تناول مفهوم جريمة القرصنة البحرية من خلال عرض الجهود التي بُذلت لتحديد مكانة جريمة القرصنة البحرية في الفقه والاتفاقيات الدّولية. وقد عمل على إيجاد أوجه الشبه والإختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وما يشبهها من جرائم.

إن جريمة القرصنة البحرية تظهر في صور مباشرة و غير مباشرة.

أما الفصل الثاني فقد تناول فيه موقف القانون الدّولي من جريمة القرصنة: البحرية. أولاَ: من خلال النظام القانوني لتجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي، وذلك بتحديد أساس تجريم القرصنة البحرية وضوابطه، من خلال ما يضفيه الشارع من نصوص قانونية.

ثانياَ: تم تناول الاختصاص القضائي، وعقوبة جريمة القرصنة البحرية، والمتضمنين: الـضبط والتحقيق والسلطة المختصة بمحاكمة القراصنة، وعقوبة مرتكبيها.

أما الفصل الثالث فقد تناول فيه الجهود الدّولية والإقليمية والوطنية لمكافحة القرصنة البحرية، محاولاً الوصول إلى جهود تساهم في الحد من انتشار هذه الجريمة، وقد تم التطرق إلى المواجهة الدّولية لمكافحة هذه الجريمة، وكذلك الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة من خلال جهود المنظمات العربية والمنظمات الأجنبية لمكافحتها ،وكذلك الجهود الوطنية لمكافحة جريمة القرصنة البحرية، وهذا هو جوهر وهدف الدراسة وقد خلصت إلى مجموعة من النتائج والتوصيات.

ABSTRACT

MARINE PIRACY IN NATIONAL CRIMINAL LAW

prepared by

SOFYAN MOHAMMAD ALKHAZALEH

main supervisor

TALAL YASEEN EISA

participate supervisor

AKEL MAKABLEH

This research has discussed the echo of marine piracy in the national criminal law, it contains of preliminary research and three chapters, epilogue, recommendations.

since the marine piracy affects to the marine navigation and makes a bad situation of fear for those who travels by sea, so I have discussed in the preliminary research the history ,reasons and effects of this crime (marine piracy).

In the first chapter I have discussed the notion of the marine piracy through presenting the efforts which has been done to define this crime in jurisprudence and national agreements.

Also I have worked to appear the similarities and differences between the crime of marine piracy and other crimes, the crime of marine piracy appears in many ways direct and indirect ways.

In the second chapter I have discussed the view of the national law of this crime , firstly through the law system by incrimination the marine piracy in the national law, define the way of incrimination the marine piracy and it's basics in the law texts, secondly I have discussed the judicial function and the penalty of this crime (marine piracy) which

includes the seizure, investigation, specialized authority, penalty for the criminals of marine piracy.

In the third chapter I have discussed the national, regional and local efforts to fight the marine piracy by trying to increase the efforts to stop the spreading of this crime, so I have touched on the national confrontation to fight this crime through the national agreements and the national organizations role, also the regional efforts, Arabic and foreign organizations efforts, also the local efforts to fight this crime.

And this was the main aim of this study which leaded to group of results and recommendations

مقدمة

تعدّ حركة النقل بكافة صورها براً بحراً جواً، سواء كانت عامة أم خاصة ،من المرتكزات الأساسية لتطور الشعوب و المجتمعات ونموها ، ومن هنا لابدّ من مكافحة الجرائم التي تقــع على حركة النقل بشتى صورها ، حيث تعد هذه الجرائم مصدر قلق يهدد سلامةَ حركة النقــل وأمنها ؛ لذا عملت القوانين الدولية و الوطنية و المنظمات الإقليمية على مكافحة الجرائم التي تقع على وسائط النقل بكافة صورها .

ومن الضروري تأمين طرق النقل أياً كان شكلها، لأنها من الجوانب المهمة التي يعتمد عليها الإنسان في حياته . فقد شهد العالم في السنوات الأخيرة انتشار الجرائم الواقعة علــى وســائط النقل ، وخاصه النقل البحري وذلك بعد التطور الصناعي و التجاري وزدهارهما، بالإضــافة إلى ما يحتوية البحر من ثروات معدنية و نباتية وحيوانية يحتاجها الإنسان في حياته.

وعلى هذا الأساس رغب الباحث البحث في موضوع " القرصــنة البحريــة فــي القــانون الجنائي الدولي " لأنها تهدد أمن و سلامة الملاحة البحرية بشكل كبير .

لقد ارتكبت جريمة القرصنة البحرية منذ القدم ، إلا أنها ازدادت بشكل ملحــوظ فــي القــرن العشرين وتطورت أساليبها و أشكالها وخاصة في السنوات الأخيرة ، حيث هددت حركة النقل البحري دولياً و إقليمياً .

إن معالجتي لهذا الموضوع ستكون من خلال مبحث تمهيدي وثلاثة فصول ، أمــا **المبحــث التمهيدي**، فهو موجز ملخّص ومجمل عن تاريخ جريمة القرصنة البحرية، قبل الميلاد وبعــده ، وفي العصور الوسطى ، وفي العصر الحاضر ، وقد عرض فيه، أيضاً أسباب انتشار هــذه الجريمة ، وآثارها .

وتناول في الفصل الأول ماهية جريمة القرصنة البحرية ، من حيث تعريفها في الفقه. الاتفاقيات الدولية في المبحث الأول ،ووجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية و الجرائم الاخرى المشابهة لها أما في المبحث الثاني ،وبالتحديد صور جريمة القرصنة البحرية في المبحث الثالث من هذا الفصل.

أما الفصل الثاني من هذا المبحث، فقد خصص لموقف القانون الدولي من جريمة القرصنة البحرية ،إذ بحث في الأساس القانوني لتجريم القرصنة البحرية في المبحث الأول، وبيان الاختصاص القضائي و عقوبة جريمة القرصنة في المبحث الثاني.

أما الفصل الثالث ،فقد تناول فيه الجهود الدولية أو الاقليمية و الوطنية لمكافحة القرصنة ،حيث قسمه إلى ثلاثة مباحث ، خصص الأول منها للجهود الدولية، والثاني الجهود الإقليمية و الثالث للجهود الوطنية التي بذلت من أجل مكافحة هذه الجريمة

وفي هذا المقام أود أن أنبه القارئ الكريم إلى أن اصطلاح "جرم" يقصد به أعمال القرصنة، كما ورد في المادة الثالثة من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام 1988 ، كما ورد أيضاً في المادة الثالثة في الفقرة الثانية من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام 2005 م بينما لم يرد اصطلاح " جرم " في اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 ، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 م .

أهمية الدراسة

تتضح أهمية الدراسة من خلال الآتي :

1- انتشار جريمة القرصنة البحرية ،ومدى تأثيرها على النقل البحري، وخاصة في أعالي البحار.

2- خطورة جريمة القرصنة البحرية على حركة الملاحة البحرية و التجارة الدولية .

3- جريمة القرصنة البحرية لم تكن موضع اهتمام الباحثين و الفقهاء في أغلب دول العالم ولم تتوفر الكثير من الدراسات التي تناولت الموضوع بصورة معمقة.

4- ايجاد الحلول اللازمه للحد من ظاهرة القرصنة البحرية؛ بسبب خطورتها على المجتمع الدولي وعلى الملاحة البحرية وما ينجم عنها من آثار سلبيه على القتصاد الدولي.

مشكلة الدراسة

تكمن مشكلة الدراسة في كون الموضوع يحتاج إلى تحديد وتعريف واضح لجريمة القرصنة البحرية ، ورغم أن هذه الجريمة موغلة في القدم، لكن الفقه الدولي لم يضع لها تعريفاً محدداً وواضحاً .

كما جاءت الاتفاقيات الدولية غير واضحة تماماً في تحديد مفهوم القرصنة البحرية وذلك بسبب تداخل هذه الجريمة بجرائم دولية أخرى، متشابهه في العناصر و الآثار و النتائج لذلك يتعين تحديد مفهوم جريمة القرصنة البحرية، وتحديد أساسها القانوني لأنه من أساسيات البحث في هذه الرسالة

عناصر المشكلة

يمكن تلخيص عناصر المشكلة الدراسة في النقاط التالية:

1- تحديد الاتفاقيات الدولية التي عالجت مسألة تعريف جريمة القرصنة البحرية .

2-بيان التعريفات الفقهية التي عالجت موضوع القرصنة البحرية .

3- ايضاح موقف القانون الدولي من جريمة القرصنة البحرية .

4- دراسة أسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية.

5-بيان الجهود الدولية و الإقليمية و الوطنية التي بذلت لمكافحة القرصنة البحرية

أهداف الدراسة :

تهدف الدراسة إلى الآتي :

1- دراسة تاريخ جريمة القرصنة البحرية وأسبابها وأثارها على الدول.

2- بيان ماهية وطبيعة جريمة القرصنة البحرية.

3- ايضاح موقف القانون الدولي من جريمة القرصنة البحرية.

4- الإشارة إلى الجهود الدولية و الإقليمية و الوطنية المبذولة لمكافحة جريمة القرصنة البحرية

فرضيات الدراسة :

الفرضية الأولى: ماهي التعريفات الفقهية و الاتفاقيات الدولية التي عالجت مسألة تعريف جريمة القرصنة البحرية؟

الفرضية الثانية : هل تعد جريمة القرصنة البحرية إحدى الجرائم التي نص القانون الدولي على تجريمها ؟

الفرضية الثالثة :هل توجد ظروف اقتصادية واجتماعية ومادية أدت إلى تفشي جريمة القرصنة البحرية في الوقت الحاضر ؟

الفرضية الرابعة:ما هي الجهود الدولية و الإقليمية و الوطنية لمكافحة القرصنة البحرية ؟

مناهج البحث

تم إعتماد عدة مناهج في إعداد هذه الرسالة ويمكن بيان أهمها :

1- المنهج الوصفي: من خلال وصف الدراسة النصوص القانونية الدولية و الوطنية التي عالجت موضوع القرصنة البحرية

2- المنهج التحليلي: واستخدام في تحليل الأسس القانونية التي قام عليها تجريم أفعال القرصنة البحرية على المستوى الدولي و الوطني.

3- المنهج التاريخي: بهدف مراجعة تاريخية سريعة لنشأة جريمة القرصنة البحرية، مع بيان أسباب نشأتها وزيادتها للـــ مراحل التاريخية

4- المنهج التطبيقي: لعرض القضايا التطبيقية التي ظهرت أثناء البحث بخصوص ارتكاب جرائم القرصنة البحرية، و موقف الدول و المجتمع الدولي منها .

الدراسات السابقة

رغم أن مراجع البحث تتوافر ضمن مقتنيات المكتبات الموجودة في المملكة ولكن الباحث وجد أن القليل منها قد عالج موضوع القرصنة البحرية ضمن موضوعات أخرى وليست بصورة متخصصه وأهم هذه الدراسات:

الدراسة الأولى : جريمة الإرهاب الدولي

الباحث: عبد الحميد عبد الخالق علي أحمد

رسالة غير منشورة في جامعة القاهرة 2005م

ملخص الرسالة

قسمت الرسالة إلى فصل تمهيدي و ثلاثة أبواب: أما الفصل التمهيدي فيتحدث عن ماهية الجريمة الدولية الباب الأول النظرية العامة لجريمة الإرهاب الدولي ، يعالج الباب الثاني تطبيقات(الإرهاب الدولي) ، أما الباب الثالث فيقدم المعالجة القانونية لمواجهة الإرهاب

الأهداف

1) التعرف على الفرق بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة إختطاف الطائرات.

2) تعريف جريمة القرصنة البحرية و الجريمة الإرهابية.

الدراسة الثانية الإرهاب و البنيان القانوني للجريمة

الباحث حسنين خليل عطا الله

رسالة غير منشورة وموجودة في المكتبة جامعة القاهرة 1999م

ملخص الرسالة :

تشتمل الدراسة على فصل تمهيدي وعلى قسمين : القسم الأول يتضمن بابين يتكون كل باب من فصلين ، ويتكون القسم الثاني من ثلاثة أبواب في كل باب فصلان على النحو التالي :

تحدث الفصل التمهيدي عن تاريخ الإرهاب و تفسيره وماهيته، ففي الباب الأول : مفهوم الارهاب الفصل الأول، تعريف الإرهاب واشكال الارهاب ؛أما الفصل الثاني

عنوانه المفهوم القانوني للارهاب ، وفي الباب الثاني الارهاب وما يختلط به من صور ، أما الفصل الأول فيعالج الإرهاب وبعض صور غير المجرمة ، وفي الفصل الثاني يعالج الباحث الإرهاب وبعض صور الإجرام ،أما القسم الثاني : سياسة الإرهاب الشرعية ، في الباب الأول أحكام مشتركة للجرائم الإرهابية ،وفي الفصل الثاني ، صور المساهمة الإجرامية ؛ أما الباب الثاني فيتحدث عن الجرائم الإرهابية في التشريع الجنائي الداخلي في الفصل الأول يعالج الإرهاب و الركن المادي فيه أما الفصل الثاني فيتحدث عن الإرهاب و الركن المعنوي ،وفي الباب الثالث : الجرائم الإرهابية في القانون الجنائي الداخلي الجنائي ،أما الفصل الأول فيتحدث عن الجرائم الارهابية ضد الأشخاص ، الفصل الثاني : عنوان الجرائم الإرهابية ضد الملاحة

الأهداف:

1- التعرف على أوجه الاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات .
2- تاريخ التنظيم القانوني للقرصنة البحرية .

الدراسة الثالثة : الجهود العربية لمكافحة الجرائم الإرهابية

الباحث غسان صبري كاطع

رسالة ماجستير صادرة عن كلية الدراسات القانونية جامعة جدارا 2009م

تقسيمات الدراسة :

قسمت الدراسة إلى ثلاثة فصول، ففي الفصل الأول مفهوم الإرهاب وجذوره و موقف الديانات منه، أما الفصل الثاني فتحدث عن أركان جريمة الإرهاب وطبيعتة القانونية أما الفصل الثالث درس الجهود العربية و الوطنية لمنع الإرهاب ومكافحة الجريمة الإرهابية

الأهداف:

1- معرفة الجهود العربية لمكافحة القرصنة البحرية و الجريمة الإرهابية.
2- تعريف الجريمة الإرهابية .

الدراسة الرابعة: النظرية العامة للمسئولية الجنائية الدولية

الباحث أحمد عبد الحميد محمد الرفاعي

رسالة غير منشورة في جامعة القاهرة 2000م

تقسيمات الدراسة :

قسمت الدراسة إلى ثلاثة أقسام في كل قسم بابان القسم الأول تحدث فيه عن القواعد الموضوعية للمسئولية الجنائية وفي الباب الأول تحدث عن مدخل لدراسة المسئولية

الجنائية، وفي الباب الثاني بحث بأساس المسئولية الدولية وصورها، أما القسم الثاني فقد جاء فيه بالقواعد الإجرائية الإثبات المسئولية الجنائية الدولية ، ففي الباب الأول تحدث عن مراحل تطور القواعد الإجرائية للمسئولية الجنائية الدولية، أما في الباب الثاني فتحدث عن قواعد الاجراءات الجنائية الدولية

الأهداف:

معرفة الأساس القانوني للمسئولية الجنائية الدولية

الدراسة الخامسة :الدليل السعودي لمكافحة القرصنة البحرية و الغش التجاري الدولي

تأليف :أحمد منير فهمي

تقسيمات الدراسة :

قسمت الدراسة إلى ثلاثة أبواب أما الباب الأول فقد عرض فيه عمليات القرصنة البحرية المسلحة و حوادث خطف السفن وتضمن هذا الباب ثلاثة فصول ففي الفصل الأول تحدث عن عرض أنشطة القرصنة خلال عامي 1996–1997 ،أما الفصل الثاني فجاء لمعالجة جذور مشكلة القرصنة البحرية أما الفصل الثالث قام بدراسة حوادث احتجاز السفن وخطفها وظاهرة سفن الأشباح وغراق السفن عمداً في جنوب شرق أسيا وفي الباب الثاني فتحدث عن عمليات القرصنة البرية و سرقة البضائع و الحاويات وفي الفصل الثالث فتحدث عن معالجة لحوادث الغش الدولي الحديث ففي الفصل الأول عرض عام لعمليات الغش التجاري الدولي

الأهداف :

التعرف على أسباب انتشار القرصنة البحرية بوجه عام

المبحث التمهيدي

تاريخ جريمة القرصنة البحرية وأسبابها وآثارها

تشكل ظاهرة القرصنة البحرية خطراً على سلامة الملاحة البحرية في المياه الدّولية، و بما يخلفه من ضياع للأمن في أعالي البحار، إضافةً الى حجم الدمار والخراب الذي يلحق بمرتادي البحر، نتيجة ارتكاب تلك الأعمال، ناهيك عن فقدان الشعور بالأمن، نتيجة لسعي القراصنة في بث الذعر والرعب، وإثارة الخوف والفزع والاضطراب في نفوس لأفراد في البحار العالية، لذا قسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب :

خصص المطلب الأول لتاريخ جريمة القرصنة البحرية وتطورها، و المطلب الثاني لأسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية و الثالث لبحث أثار جريمة القرصنة البحرية على المجتمع الدولي

المطلب الأول

تاريخ جريمة القرصنة البحرية و تطورها

إن دراسة التسلسل التاريخي لجريمة القرصنة البحرية يساعد على فهمها ، بكافة جوانبها بشكل أفضل . أي أن دراسة الماضي تساعدنا على فهم الحاضر . ويمكن القول : إن جريمة القرصنة البحرية يرجع وجودها إلى تاريخ قديم ، حيث بدأ ظهورها مع استعمال الإنسان للسفينة كوسيلة للتنقل و التجارة ، و ما زالت ترتكب إلى وقتنا الحاضر ، ومن هنا لابد لنا من الاطّلاع على مراحل تطور هذه الجريمة ، لذلك سيبحث هذا المطلب تاريخ جريمة القرصنة البحرية في ثلاثة فروع :-

الفرع الأول : القرصنة البحرية قبل الميلاد وبعده

الفرع الثاني : القرصنة البحرية في العصور الوسطى

الفرع الثالث : القرصنة البحرية في الوقت الحاضر

الفرع الأول

القرصنة البحرية قبل الميلاد وبعده

أولاً: القرصنة البحرية قبل الميلاد

يرجع بعض الباحثين تاريخ جريمة القرصنة البحرية إلى أكثر من (3000) سنة قبل الميلاد هذا من حيث الوجود . [1] أما التسمية ، فتشير بعض الوثائق إلى أن استخدام اسم قرصنة لأول مرة كان منذ حوالي (140) سنة قبل الميلاد [2] وهناك وثائق أخرى تشير إلى أن تسمية(قرصنة) معربة عن لفظ (Corsair) بالفرنسية التي كانة تطلق على البّحار الذي يجوب عرض البحر في سفينة مسلحة وبرخصة من الدولة التي ينتمي إليها [3]

كما عُثر على وثائق تاريخية ، يرجع وجودها إلى عهد "أخناتون" ، تدل على أعمال القراصنة في البحر الأبيض المتوسط وشمال إفريقيا [4]

وهناك من يرى أن أعمال القرصنة قد انتشرت في القرنين السادس و السابع قبل الميلاد بشكل واسع في البحر الأبيض المتوسط ، وتركزت هذه الأعمال على السفن التجارية اليونانية ، التي أصبحت فيما بعد تطلب فدية مقابل إطلاق سراح بعض التجار اليونانين و سفنهم .[5]

وفي القرن الثالث قبل الميلاد تزايدت أعمال القرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط ، الأمر الذي أدى إلى لجوء بعض حكام المدن الساحلية،و التي تطل على البحر للتعاون مع القراصنة، لتفاديهم وتوفير الحماية لسفنهم، فقد كانت جزيرة أم رودس مأوى للقرصنة في تلك الفترة .

---

(1) تاريخ جريمة القرصنة ،(2001). http:/www./muuseahmed.maktoobblog.com/262htmll

(2) تاريخ جريمة القرصنة ، مرجع سابق . http:/www./muuseahmed.maktoobblog.com/262htmll

(3) القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية ، الرياض بالمركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب ، نقرة، تهامي (1990) ص83

(4) مجلة الملك خالد العسكرية (2009/6/1). إعداد علي الميليجي علي ، البحر الأحمر بين القرصنة و التدويل ص2 . http://wwwKKmaq.gov.sa/dwtail.asp?innewssitemLD-1949.htmll.

وفي القرن الثاني قبل الميلاد انتشرت القرصنة البحرية بشكل واسع ، وظهرت لهم أعراف وتقاليد وملابس تميزهم عن غيرهم ، وذلك نتيجة لرضا روما عن تلك الأعمال؛ ولهذا السبب أصبح للقراصنة ، في تلك الفترة قوة كبيرة تهدد التجارة بشكل كبير وأشارت بعض الرويات التاريخية إلى وجود أنظمة تقيد عمل القراصنة في العصور الرومانية. [1] سميت هذه الأنظمة أنظمة "ديلغي" ، وهي عبارة عن وثيقة عمرها 100عام قبل الميلاد مدون فيها " المواطنون الرومان يستيطعون التصرف دون التعرض للخطر مهما كان العمل الذي يرغبون فيه فأرسلت نسخ إلى الملوك في تلك الفترة ، ويعني هذا منع اتخاذ أي إقليم أو أرض تابعة للملكة الرومانية ، كقاعدة لعمليات القرصنة البحرية ومنع إيواء القراصنة البحريين". [2]

وبعد أن ظهرت خطورة القراصنة البحريين على التجارة، بالإضافة لميل حكام المدن الساحلية إلى التعاون معهم، اضطرت روما لمكافحتهم وأصدرت الحكومة الرومانية أمراً بتخفيض عدد القراصنة وذلك لخطورتهم، حيث كان الكثير من القرويين يتعرضون للنهب و السلب والأسر من قبل القراصنة. وفي الفترة بين عام "75-77" قبل الميلاد كان قادة الرومان يتعاونون مع قادة مقاطعاتهم في محاولة للحد من أعمال القرصنة ، بعد أن بلغت ذروتها في تلك الفترة ، وتلا ذلك قيام روما بحملات عسكرية للحد من القرصنة ، ورغم ذلك استمرت أعمال القرصنة على ما هي عليه. [3]

---

[1]تاريخ جريمة القرصنة ، مرجع سابق .
http:/www./muuseahmed.maktoobblog.com/262htmll
[2]تاريخ جريمة القرصنة ، مرجع سابق.
http:/www./muuseahmed.maktoobblog.com/262htmll
[3]تاريخ جريمة القرصنة ، مرجع سابق
http:/www./muuseahmed.maktoobblog.com/262htmll

خلاصة القول: أن أعمال القراصنة تعود تاريخاً إلى ما قبل الميلاد بعشرات القرون وبأشكال مختلفة.

ثانياً: القرصنة البحرية بعد الميلاد

بقيت أعمال القرصنة البحرية بعد الميلاد مشابهة للمرحلة السابقة، حيث انتشرت أعمال القرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط على الرغم من الحملات الرومانية لمكافحتها، فقد وجد أقدم تعريف للقرصنة البحرية في هذه المرحلة على يد الفقيه الروماني " بلوتاش" حيث وصف القراصنة بأنهم : "أولئك الذين يهاجمون السفن دون مسوغ قانوني ليس فقط على السفن وإنما على المدن البحرية".(1)

وفي القرن الثاني والثالث بعد الميلاد كانت هذه الحقبة الزمنية مشابهة لحد كبير لفترة ما قبل الميلاد.(2)

وتقول بعض الروايات التاريخية- التي تعود إلى القرن الثالث الميلادي التي تتحدث عن الملوك بأنها وجدت قصصاً وحوادث حصلت في تلك الفترة تعرضت فيها بعض الرحلات البحرية للقرصنة، وتشير بعض الرسومات منذ بدايات القرن الرابع الميلادي إلى قيام ملك أثينا(ليسيوس) بتحرير عدد من مواطنيه الذين أُسروا من قبل القراصنة.(3)

---

(1)تاريخ القرصنة البحرية، المرجع السابق، ص5
http:/www./muuseahmed.maktoobblog.com/262htm
(2) مجلة الملك خالد العسكرية، المرجع السابق، ص5
http://www.kkmaq.gov.so/Detailasp?In.newsitemid_1949_49.html.
(3) ما خوفسكي، ياتسيك،(1995)، تاريخ القرصنة في العالم، ترجمة أنور محمد، إبراهيم، القاهرة، دار الشرقيات للنشر والتوزيع، ص30-35.

الفرع الثاني

القرصنة البحرية في العصور الوسطى

انهارت التجارة البحرية بسقوط الإمبراطورية الرومانية ، الأمر الذي أدى إلى اختفاء القرصنة، ولكنها عادت للظهور لفترة قصيرة أخرى، عندما أخذت التجارة في العصور الوسطى بالانتعاش حتى عادت إلى وضعها الطبيعي.(1)

وقد ظهر عام 800م أو قبل هذا التاريخ في شمال أوروبا، أشهر القراصنة وكانوا يسمون "بالفايكنج"،وهم شعوب شمال أوروبا في الدنمرك والسويد والنرويج حالياً، الذين اكتسحوا بحر البلطيق خلال الحقبة الزمنية المذكورة.(2)

اشتهر "الفايكنج" بالسلب والعنف والقسوة والنهب والاغتصاب، إلا أنهم كانوا يتميزون بزوارقهم الطويلة الضخمة، فقد كان الواحد منها يبلغ طوله حوالي عشرين متراً وعرضه خمسة أمتار، وكانت تساعدهم على القيام بأعمال قرصنة بحرية، وذلك لأنها كانت سريعة الحركة ولهذا السبب استطاع "الفايكنج"التوغل في الأراضي الروسية، وأسسوا فيها مدناً وفتحوا الطريق إلى القسطنطينية "اسطنبول" حالياً، وحاربوا شمال فرنسا، حيث استولوا على منطقة (نور ماندي) الواقعة شمال فرنسا، واستقروا هناك بموجب معاهدة (911) م مع ملك فرنسا شارل الثالث.(3)

وبحلول النصف الأول من القرن الحادي عشر ظهرت دولة بحرية بقيادة كنور الأكبر، حيث استطاع أن يحتل الدانمارك والنرويج وبريطانيا حالياً، وقد سميت هذه الدول في تلك

---

(1)ماخوفسكي، ياتسيك، ترجمة أنور محمد، إبراهيم، المرجع السابق، ص33-40

(2) مجلة الملك خالد العسكرية، المرجع السابق، ص5

http://www.kmaq.gov.so/detailasp?in.newsitemid_1949_.html

(3)ماخوفسكي، ياتسيك، المرجع السابق، ص33-40

الفترة بالإمبراطورية الاسكندينافية. [1] وفي مستهل العصور الوسطى أبحرت العديد من السفن من مختلف البلاد عبر بحر البلطيق ، ولم يكن البحر ينقصه القراصنة ، وما هـي إلا بـضع سنين حتى أصبح البحر مركزاً لتجار المحاربين ، الذين جاؤوا من" فريزيا" وهي عبارة عـن جزر تشكل أرخبيلا في الحافة الشرقية لبحر الشمال شمال، غرب أوروبا. وقد كانوا ينقلـون الزجاج والخزف و السلاح و الملح عبر الطرق البرية الممتدة عبر جزر بولندا .[2]

ولكن السيطرة في البحر لم تكن من نصيب الفيريزين ، فسرعان ما أزيحو من قبل" الفـايكنج" الذين سبق الحديث عنهم ، وكذلك القراصنة السلفيون وهو اسم يطلق على أيٍّ من مجموعـات الشعوب العديدة التي يعيش معظمها غربي أوكرانيا [3]

وفي النصف الثاني للقرن الحادي عشر ، لم يستطع" الفايكنج" السيطرة علـى بحـر البلطيـق حيث بدأ القراصنة "الروجيون و اليوموريون" ، وغيرهم من القراصنة يؤسسون مكانهم فوق مياه بحر البلطيق فأخذ هؤلاء يجوبون مياه بحر البلطيق بطوله وعرضه، وقام القراصنة فـي بحر البلطيق بأعمال السلب و النهب ، وكذلك المدن البحرية التي أخذت بالازدهار، ثم دمرت بوساطة" السلافية"؛ لأنهم كانوا ينهبون مدنهم ، والسبب في ذلك أنهم فقدوا إمكانيـة ممارسـة التجارة، مثلما حصل لمدينة "فولن" حيث دمرت نتيجة الهجمات التي مارسها الاسـكندينافيون ضدها. أما البحر الأبيض المتوسط ، فقد انتشرت القرصنة فيـه بوسـاطة القراصـنة الـذين يدعون "المغاوير الندلوسيين " فقد كانوا يشتغلون بأعمال السلب و النهب على جـزر البحـر الأبيض المتوسط لمدن السلافية الواقعة على بحر البلطيق [4]

---

(1) ماخوفسكي ، ياتسك ، المرجع السابق ، ص33-40

(2) مجلة الملك خالد ، المرجع السابق ص5
http://www.kkmaq.gov.so

(3) ماخوفسكي ، ياتسك ، مرجع سابق ، ص33-40

(4) مجلة الملك خالد ، مرجع سابق ص5
http://www.kkmaq.gov.so

ومن هذه المدن صقلية وقرطبة سنة 791م ،وهذه الأعمال لم تعلم عنها حكومة قرطبة، أي لا يوجد موافقة من قبل حكومة قرطبة [1]، وبالتالي فهي أعمال غير شرعية بالنسبة إلى حكومة قرطبة. علماً أن الأندلس كانت تضم قواعد بحرية فتنتمي إليها جماعات يعملون في البحر، حيث كانت لديهم دراية في شؤون البحر.

أما في الشرق الأقصى،و بعد انهيار الحكومة المركزية في الصين، فقد تزايدت أعمال القرصنة منذ بداية القرن الثالث عشر الميلادي على طول سواحل الصين، حيث استخدم القراصنة السفن الكبيرة لتنفيذ مهامهم.[2]

وخلال الفترة ما بين عام " 1405 – 1433" م، قام الإمبراطور الصيني " ZENG " في فرض رحلات من أجل إحلال السلام في المنطقة. [3]

وفي القرن الرابع عشر الميلادي، ظهر القراصنة في اليابان وامتدت أعمال القرصنة حتى السواحل الكورية، وأخذت بالازدياد حتى عام :1433م" لكنها أخذت تضمحل ،بسبب ما قام به قادة القطاعين اليابانيين، الذين سمح لهم بإدخال خمسين سفينة تجارية يابانية إلى المياه الكورية، حيث ساهمت هذه العملية في الحد من أعمال القرصنة بشكل كبير.[4]

ومع بداية القرن السادس عشر وحتى القرن الثامن عشر، تزايدت أعمال القرصنة البحرية بشكل كبير، وسبب ذلك يعود إلى تطور التقنية في صناعة السفن الكبيرة والسريعة التي تعتمد على الطاقة في استعمالها، حيث أصبحت تنقل البضائع عبر البحار العالية وتوزيعها في مختلف بلاد العالم؛ ومن هنا ظهر التنافس بين القوى الاستعمارية، حيث عملت على تحقيق

---

[1] ماخوفسكي، ياتسيك، ترجمة، أنور محمد ابراهيم، المرجع السابق، ص42–43

[2] تاريخ القرصنة البحرية، المرجع السابق.
http:/www./muuseahmed.maktoobblog.com/262htm

[3] تاريخ القرصنة البحرية،مرجع سابق
http:/www./muuseahmed.maktoobblog.com/262htm

[4] تاريخ القرصنة البحرية، مرجع سابق
http:/www./muuseahmed.maktoobblog.com/262htm

مصالحها بمختلف الوسائل، وقامت بالاستعانة بالقراصنة لدرايتهم بأمور البحر، ومجال الملاحة البحرية، من أجل دعم أساطيلها البحرية وزيادة نفوذها على البحار، وبهذا أعطيت صفة الشرعية من قبل بعض الدول التي تتعاون مع القراصنة في تلك الفترة، وقد سميت أعمال القرصنة بمراكب التصدي، وهي "مراكب القرصنة المأذون لها من قبل دولة معينة بالقيام بأعمال قرصنة بحرية، حيث تقوم هذه الدولة بتسليح هذه السفن والخروج بها لمهاجمة سفن الدول المنافسة، أو سفن العدو الحربية أو التجارية، وذلك بالاستيلاء عليها أو تدميرها حسب الحال".[1]

وقد كان رئيس الدولة يعطي التراخيص للقراصنة للمحاربة، مقابل أن تخضع هذه السفن لسلطاته وتعمل لصالحه، ومن الأمثلة على ذلك في دول فرنسا وبريطانيا.[2]

ومن هنا أعطيت الشرعية للقراصنة البحريين، وقد كان هذا هو السبب الذي أدى إلى توسع كبير في أعمال القراصنة في العالم ، حيث سميت هذه المرحلة بـ "العصر الذهبي للقرصنة".[3]

---

[1] جيابرت، باول،(2001). تاريخ القرصنة البحرية، (العصر الذهبي للقرصنة)
http://www.prtesinf.com/detai/detainf.phprlrele-id.html
[2] جيابرت،باول، مرجع سابق.
http://www.prtatesinf.com/detai/detainf.phprlrele-id.html
[3] أبو هيف، د.علي صادق، (1997). قانون دولي عام، الطبعة سابعة عشر، الإسكندرية، منشأة المعارف، ص 839.

الفرع الثالث
القرصنة البحرية في الوقت الحاضر

منذ بداية القرن التاسع عشر لم تعد القرصنة البحرية تمثل خطراً حقيقياً على الملاحة البحرية، وخاصة بعد إعلان باريس "1856" م،الذي نص على حصانة بضائع الأعداء في مراكب المحايدين، باستثناء المهربات البحرية، ويعد هذا الإعلان إلغاء للقرصنة المباحة.[1] ومع بداية القرن العشرين ارتكبت بعض الأعمال الفردية، خاصة في البحر الأحمر، وفي البحار المتاخمة للصين، فأخذت عصابات القرصنة في العشرينيات والثلاثينيات من القرن العشرين أشكالاً على غرار منظمات الرأسمالية، إذ كان يتم إنشاء المؤسسات باستئجار عصابات من المجرمين، يخرجون للبحث عن الضحية،و كان زعيم العصابة ومساعدوه يبدؤون بجمع المعلومات عن السفينة التي ينوون نهبها، وذلك عن طريق معرفة من هو ربان السفينة وبنائها وطاقمها، وما إلى ذلك من معلومات تساعدهم على السيطرة على السفينة. ومن ثم يتسللون إليها كعمال مع طاقمها أو ركابها، ومن ثم توصيل الأسلحة والذخائر إلى سطح السفينة. [2] ومع الجهود الدولية التي بذلت لمحاربة القرصنة وتجارة العبيد بين إفريقيا وأمريكا ووجود الدوريات الحربية البحرية في مناطق المحيط الأطلنطي وبحر الكاريبي والمحيط الهادي، وتعاون الدول الكبرى على مكافحة القرصنة، تلاشت عمليات القرصنة البحرية حتى عام 1945م[3]، وذلك لجدية الدول الكبرى في محاربة القرصنة البحرية، حينما لاحظت خطورتها، بعد أن كانت تستعين بالقرصنة في حروبها السابقة، ولم يبقه سوى الهجمات القليلة الغامضة

---

(1) أبو هيف، د.علي صادق، المرجع السابق، ص840.

(2) الشواربي، أ.محمد طلال، (2003). الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، ص 181.

(3) تاريخ القرصنة البحرية، المرجع السابق.
http:/www./muuseahmed.maktoobblog.com/262htm

التي تتعرض لها بعض السفن التجارية. وفي نهاية النصف الثاني من القرن العشرين وخصوصا، بعد عام 1945م منذ أن ظهرت عصابات منظمة تتخذ البحر ملاذاً لها ، وتهاجم السفن معتمدة على القوة والعنف، كما حصل في مارس عام 1960 ،حيث قام المعادون لثورة "كولومبيا" بتفجير سفينة بلجيكية تدعى (لاكوبري) ، ونجم عن هذا الحادث الكثير من الضحايا . وفي مارس 1963م تعرضت، أيضاً ، سفينتان سوفيتان " لافوب، وباكو" للهجوم داخل المياه الكولومبية. [1]

يلاحظ ، مما تقدم ، أن أعمال القرصنة البحرية أصبحت ذات صورة أبشع من ذي قبل ، وازداد انتشارها ، وفي الثمانينيات من القرن العشرين ، أصبحت عمليات القرصنة تتكرر في مناطق عديدة من العالم ، كبحر الصين، وفي جنوب شرق أسيا كمضيق ملقا وسواحل سنغافورة وتايلاند والفلبين وفيتنام واندونيسيا، وغيرها من سواحل دول العالم، وبقي الحال على ما هو عليه ، وتزايدت أعمال القرصنة البحرية من عام إلى أخر في حقبة التسعينيات من القرن العشرين ، كما أكدت المنظمة البحرية الدولية imo مدى زيادة الظاهرة . وبلغت عدد الحالات التي وصل عملها إلى المنظمة في عام 2003م 452حادثاً [2]

وقد تفاوتت النسب من عام إلى أخر، ففي عام 2007–2008 بلغ عدد الحوادث حوالي 120 حادثاً ، واحتجاز 40 سفينة،وفي عام 2009 حتى شهر آب بلغ عدد حوادث القرصنة60 حادثاً.[3]

ويتضح مما سبق ، أن القرصنة البحرية عادت لتطفوا على السطح من جديد ، وانتشارها في أماكن مختلفة من العالم ، وبصور مختلفة عن المراحل التارخية السابقة فهي لا تحظى

---

(1) تاريخ القرصنة البحرية ، المرجع السابق

http://www.pilatares.inf.com/detai/defaif-phpurli-jd.html 1

(2) جريدة الثورة ، دمشق ، سوريا ، ع 16,13893 نيسان 2009 م

(3) جريدة الثورة ، مرجع سابق

بتأييد من أي جهة رسمية ، وإن وجدت بعض الحالات كارتداء القراصنة الزي العسكري ، مثلما حدث في الصين ، فهذا لا يعد تصريحاً من قبل الدولة المرتدى زيها العسكري ، وإنما للتمويه من قبل القراصنة ، وقد نجد بعض الحالات كحجز السفن ، أو اختطاف ركاب السفن ويقوم القراصنة بطلب فدية ، كما يحدث في بعض الدول الفقيرة وخاصة في الصومال [1]

و بالرغم من الجهود الدولية و الإقليمية و الوطنية المبذولة من قبل بعض الدول و المنظمات الدولية ، و التطور التكنولوجي في أجهزة المراقبة ،وفي سلاح الطيران النفاث و الأسلحة الثقيلة و غيرها من التكنولوجيا ، التي وصل إليها العالم ،إلا أن القرصنة ما زالت تثير الجدل في الوقت الحاضر [2]

المطلب الثاني

أسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية

إن الوقوف على اسباب انتشار القرصنة البحرية يساعد في وضع تدابير وقائية و إجراءات أمنية لمواجهتها ، ولا شك أن هناك أسباباً ساعدت على تفشي جريمة القرصنة البحرية ، أكثر من ذي قبل، و أدت إلى انتشارها في الوقت الحاضر، لذلك سيقسم الباحث هذا المطلب إلى فرعين خصص الفرع الأول لأسباب الانتشار العامة ، أما الفرع الثاني فقد خصص لأسباب انتشار هذه الجريمة في الصومال على وجه الخصوص

---

(1) المنظمة البحرية الدولية ،(2002) . أسباب انتشار القرصنة البحرية
http://www.imo.org/facilitation/main frame.asp?to pes-id=36 htmll

(2) مجلة الملك خالد ، المرجع السابق
http:??kkmaq.gov.sa/detail.asp?innewssitemID_1949.95.html.

الفرع الأول

أسباب الإنتشار العامة

إن أسباب وجود ظاهرة القرصنة البحرية وانتشارها متعدده ومتنوعة،وعلى ميادين مختلفة سياسية ،اقتصادية،اجتماعية وغيرها ،ودراسة هذه الأسباب مجتمعة مهمه صعبه للغاية ومع ذلك يبقى الأمر مهما ومطلوبا وضروريا ومن هذه الأسباب

1- الظروف الاقتصادية الصعبة التي تعيشها الدول الساحلية ،إذ تلعب الظروف الإقتصادية دوراً مهما في توجيه سلوك الأفراد، فالحاجة الاقتصادية لا يشبعها أي بديل محتمل ،وكثرة المشكلات الاقتصادية تؤدي حتما إلى تدمير الحضارة وأسس البناء الاجتماعي، وترك أثاره على عامة أبناء المجتمع . فالبناء الاقتصادي يسبب نمواً في علاقات اجتماعية معينة ،فإذا كانت مشبعة اقتصاديا أحدثت التماسك و الترابط الإجتماعي، وإن كانت عكس ذلك ولدت السلوك العدائي و العنف .[1]

ووفقاً لذلك يمكن حصر بعض الاسباب و العوامل الاقتصادية الناشئة عن تنامي ظاهرة القرصنة البحرية فيما يلي:

أ- ارتفاع البطالة وانتشارها بصورة واسعة لدى فئة الشباب خاصة سواء أكانت بطالة حقيقية أم بطالة مقنعة، فإنها تولد لديهم شعورا بالعجز واليأس من ناحية، وشعورهم بالإحباط من ناحية أخرى إلى جانب شعور هؤلاء الشباب المرتبط بواقع الحياة المرير

---

(1) منير د. أحمد فهمي (دت). الدليل السعودي لمكافحة القرصنة و الغش التجاري الدولي ، الجزء الرابع ، ص19

بأنهم ليس لديهم ما يغيرونه أوما يحافظون عليه و هذا الواقع مترابط مع جهات أو جماعات مستعدة لتقديم أموال كبيرة لقاء أعمال صغيرة يشعر معها الشباب أنهم يقومون بعمل ما ،وإن كان ذا طابع عنيف أو دموي ،ولكنه بالنسبة إليهم عمل هادف يستحق الجهد المبذول فيه.فالشاب الذي لا يجد له فرصة عمل يكون هدفا سهلا لمختلف الاتجاهات المتطرفة دينيا أو سياسيا أو لعصابات النصب والاحتيال والسطو المسلح. [1]

ب- غلاء المعيشة، والإضطراب في النمو الإقتصادي في الدول الفقيرة وينجم عن ذلك خلق طبقة من الشعب غير قادرة على تأمين الغذاء اليومي لعوائلهم ، نتيجة لإرتفاع الأسعار إرتفاعاً هائلاً ، بالإضافة إلى ضعف المردود المادي من الصيد، و الكسب المادي الكبير الذي يحققه القراصنة عند قيامهم بأعمال قرصنة.[2]

" إذ إن الإحصائيات العامة لعام 2009م حتى شهر آب تشيرإلى الخسائر الناتجة عن عمليات القرصنة البحرية بلغت 300مليون دولار لصالح القراصنة في الصومال ". [3]

2- ازدياد عمليات الهجرة غير المشروعة ، بوساطة السفن، نتيجة عوامل اقتصادية سيئة وتفشي البطالة،كما ذكر سابقاً، مما أدى إلى التّفرغ لأعمال القرصنة حيث يتم تجنيد القراصنة ليقوموا بهذه الأعمال.

3- الرغبة في تحقيق الثراء السريع بصرف النظر عن الوسائل المستخدمة. [4] حيث يعيش القراصنة حياة الأثرياء الجدد،بما فيها من ترف فيسكنون الأحياء الراقية وحياتهم تلهب خيال العديد من الناس .

---

(1) منير د. أحمد فهمي (دت). الدليل السعودي لمكافحة القرصنة و الغش التجاري الدولي ، الجزء الرابع ، ص19

(2) المنظمة البحرية الدولية ، المرجع السابق .http ://www.imo.org/facilitation/mainframe.asp?topes htmll

(3) منير د. أحمد فهمي ، مرجع سابق ، ص19

(4) منير د. أحمد فهمي ، مرجع سابق ، ص194

4- ازدهار حركة النقل البحري بعد اكتشاف الطاقة و حجم التجارة الكبير، ونقل البضائع بوساطة السفن في البحار المفتوحة التي لا تخضع لسيطرة أمنية والتطور التكنولوجي الكبير للسفن ، التي يعتمد عليها القراصنة في ارتكاب جرائمهم التي تساعدهم على القيام بعملياتهم حتى أصبحوا يعتمدون على السفن الكبيرة التي تبحر بطاقم ملاحي أقل عددا، وسفن وزوارق سريعة و مجهزة بأحدث الأجهزة الملاحية وأجهزة اتصال حيث ساعد التطور العلمي والتكنولوجي في وضع وسائل عصرية أكثر فاعلية في تحقيق الأهداف المتوخاة بين أيدي مرتكبي أعمال القرصنة البحرية، مثل المسدسات والبنادق الصغيرة ذات المديات البعيده

5- ضعف التشريعات والإجراءات والعقوبات التي توقع بحق مرتكبي هذه الجرائم، بدليل أن المجتمع الدولي ما زال يناقش كيفية التعامل مع القراصنة عندما يتم القبض عليهم.[1] ومثل ذلك، قانون التسجيل المفتوح، وهو قانون يسهل تشغيل السفن، وتأخذ به بعض الدول ، وتعده ثغرة كبيرة تستغل من قبل القراصنة لإرتكاب عملياتهم، حيث تقطع السفن القديمة المستهلكة البحار، وعليها بحارة من أسوأ الأنواع ،وهؤلاء خير فرصه للقراصنة ، وهم يرتكبون أحيانا عمليات قرصنة ،ولا يتورعون عن تغير مسار السفينة وبيع البضائع وقد طالبت الدول النامية بإلغاء نظام التسجيل المفتوح للسفن على مستوى العالم وذلك عن طريق معاهدة دولية ،ولكن الدول الكبرى عارضت ذلك بحجة زيادة أجور الشحن البحري .[2]

6- ظهور الفساد في الدول الضعيفة وهي عمليات الفساد الإداري الحكومي التي تسهم بها معظم البلدان، والأزمات الاقتصادية المستمرة ابتداء من التضخم والكساد الاقتصادي إلى حالات الكسب غير المشروع التي تتم بشكل غير قانوني مع رجال الدولة أو الدخول في

---

[1] منير، د احمد فهمي، (د ت)، المرجع السابق، ص 19

[2] منير، د احمد فهمي، (د ت)، مرجع سابق، ص20

عمليات غير قانونية بجهود أشخاص ذوي نفوذ في الدولة ،وظاهرة الرشوة وعدم متابعة أكلة المال العام من الموظفين مهما كانت مرتباتهم ،وفساد العسكريين الذين يهتمون بتحقيق الثراء السريع بصرف النظر عن الوسائل المستخدمة. وينتج عن ذلك، إما التسامح مع القراصنة أو مساعدتهم في تنظيم عمليات قرصنة لحسابهم، كما يحدث الآن في الصومال "وسيريلانكا".[1]

7- ضعف الإجراءات الأمنية في بعض الموانئ، مما يؤدي إلى تمكين القراصنة البحريين من التسلل إلى السفن، ثم المساهمة في عمليات إقتحام، كما يستفيدون - أيضاً، من ضعف الإجراءات في الموانئ، للإبحار والعودة الى قواعدهم في اليابسة.[2]

8- الظروف السياسية والحروب الأهلية وغياب السلطة القادرة علي مواجهة القراصنة في بعض الدول، وفرتّ مناخا مناسبا،ومرتعا خصبا لممارسة عملياتهم الإجرامية، وخطف السفن في المياه المحيطة وهذا ما ساعد على انتشار الأسلحة وازدياد الجريمة المنظمة فيها، وبتالي أدى هذا إلى الحصول على أسلحة مختلفة يحتاجونها لنجاح عملياتهم.[3] وهناك العديد من المستفيدين من الأموال التي يجنونها من أعمال القرصنة لاستقطاب هذه الوسائل.

9- تنظيم عصابات قوية تمارس أعمال القرصنة البحرية، مما ساعد على تفشي الظاهرة، حيث تحصل على التموين اللازم من أسلحة ومعدات تساعد على إنجاح عملياتهم. [4]

---

[1] مركز الراصد للبحوث والعلوم والنشاطات، (2008). ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر وآثارها الأمنية على دول المنطقة
http://www.metransparent.com/old/texts.abdalah,lmadani/adullah.elmdni/pirac.arabic.html
[2] مركز شفاف الشرق الأوسط عن القرصنة البحرية(2006). في مياه المحيط الهندي
http://www.metransparent.com/old/texts.abdalah,lmadani/adullah.elmdni/pirac.arabic.html
[3] منير، د احمد فهمي، (د ت)، مرجع سابق، ص20
[4] منير، د احمد فهمي، (د ت)، مرجع سابق، ص20

10- تمكين أكثر القراصنة من النجاة بفعلتهم، وهذا ما ساعدهم على تكرار هذه الجرائم بدون خوف أو قلق، وذلك للأسباب التي ذكرت سابقاً.

11- عدم وجود الدول المستعدة مع استثناءات قليلة لتحمل نفقات قوة بحرية دولية تجوب أعالي البحار لحماية خطوط المواصلات والتجارة.وذلك للتكلفه العالية لتشغيل السفن و الإبحار بها وتحمل نفقات طاقم السفينة، بالإضافة إلى نفقات استخدام الإسلحة الازمة للقبض على القراصنة وغيرها من النفقات .[2]

12- تأخر الاتفاق على إجراءات جماعية حاسمة للتصدي للمشكلة بسبب المصاعب الناجمة عن تداخل الأمور السياسية والإجراءات القضائية والدبلوماسية ،فالأمورالسياسية على سبيل المثال كقيام الدول الكبرى بفرض نظام الوصاية على الدول التي تنتشر فيها أعمال القرصنة البحرية،أما الإجراءات القضائية مثل توقيع البروتوكول مع كينيا بعد القبض على القراصنة [3]

الفرع الثاني

أسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية في الصومال

1- بدأت ظاهرة القرصنة منذ انهيار الدولة الصومالية في عام 1991م،وسيطرة العصابات و المليشيات القبلية على أجزاء الصومال المختلفة ، ولم يتمكن هؤلاء من ملء الفراغ الذي تركه انهيار الدولة ، حيث لم يشهد الصومال استقراراً منذ تلك الأزمة، إلى أن سيطرت المحاكم الإسلامية على الصومال، وفرضت الأمن فيه ،حيث وضعت حداً للقرصنة قرابة سواحلها، إلى أن قامت الولايات المتحدة الأمريكية بإعطاء

---

[1] قناة الجزيرة، المرجع السابق.
http://www.aljazeera.net/NR/exeres/A563D8AC-6009-4392-969C-36C285A1088F.html

الموافقة والإيعاز للقوات الإثيوبية، بدخول الصومال للقضاء على المحاكم الإسلامية عام 2006م، والدليل على ذلك ازدياد حوادث القرصنة عـامي 2007-2008م إلـى 120 حادثاً، واحتجاز 140 سفينة،

2- بعد انهيار المحاكم الإسلامية نشبت الحروب الأهلية، مما ساعد على تدريب وتسليح المجرمين القادرين على ممارسة هذه الأعمال، وبالتالي وفرت الفرصة لـسفن الـصيد الأجنبية لغزو شواطئ الصومال في وقت مبكر، لنهب الخيرات الـوفيرة فـي البحـر. فساحل الصومال يعد الأطول في افريقيا حيث يقدر"بـ3300" كم، وفيه ثروات بحريـة وفيرة ومتنوعة بما فيها من أسماك وطيور البحر وأسماك قرش و العديـد مـن أنـواع سلاحف ودلافين وحيتان وغيرها من الثروات البحرية ،حيث قامت سفن الـصيد التـي تملكها شركات عالمية بالصيد من السواحل الصومالية بأسلحة غيـر قانونيـة، وكـان الصيادون المحليون يشكون من أن شباكهم الصغيرة، وغيرهـا مـن معـدات الـصيد تتعرّض للتدمير من قبل السفن الأجنبية[1]

3- القيام بإغراق قوارب الصيادين الصوماليين، مما أدى إلى نشوء الرغبة عند بعـض الشباب للانتقام، فحاولوا مطاردة هذه السفن باستخدام زوارق سريعة وبنادق يدافعون بها عن أنفسهم، فقد كانت كل منطقة تخظع لأمير حرب ومليشياته القبليـة، وكانـت كـل مجموعة تجوب المنطقة التي تخضع لها مدعية أنها تقوم بدور خفر السواحل، وكانـت السفن الأجنبية تجوب البحر تحت حماية المليشيات وعدم التعرض لهـا وبـدأت هـذه السفن من الاقتراب من الشواطئ ورمي النفايات فيها حتى أصبحت مقبرة للمواد

[1] قناة الجزيرة، المرجع السابق.
http://www.aljazeera.net/NR/exeres/A563D8AC-6009-4392-969C-36C285A1088F.html

النووية ومخلفات المصانع الكبرى، الأمر الذي أدى إلى انهيار الثروة الحيوانية وحرمان الصيادين المحلين من رزقهم اليومي ، وبالتالي أدى ذلك إلى استحالة امتهـان الـصيد فإنهم يضطرون عندئذ لمقاومتها، في مقابل ذلك كانت هذه السفن تواجههم بعنف كبير بأسلحة ناريه ثقيلة ،مما أغضب الصوماليين وأصابهم الإحباط وخاصة الشباب مما دفعهم إلى الحقد و الانتقام من هذه السفن إلى أن أصبحت لديهم مهنه تجني الأرباح الوفيرة أكثر من الصيد [1]

المطلب الثالث

آثار جريمة القرصنة البحرية على المجتمع الدولي

تشكل جريمة القرصنة البحرية تهديداً خطيراً على الملاحة الدولية في الوقت الحاضر حيـث ينجم عن ارتكابها آثارٌ معنوية ومادية خطيرة على من يرتاد البحر، أو يقوم بأي نـوع مـن أنواع النقل، وخاصة في المناطق التي تتفشى فيها هذه الجريمة.

الفرع الأول

الآثار المعنوية لجريمة القرصنة البحرية

تتجلى الآثار المعنوية في توظيف الرعب والفزع الشديدّ ،لتحقيق غايات من ارتكاب عمليات القرصنة البحرية والاستخدام غير الشرعي للقوة أو العنف أو التهديد باسـتخدامها، بقـصد تحقيق الأغراض الخاصة ،وهي تحقيق منافع شخصية أو مكاسب خاصة من ارتكاب الجريمة حيث تُحدث القرصنة البحرية الخوف والرعب والفزع في نفوس الذين يركبون الـسفن فـي المناطق التي تتفشى فيها أعمال القرصنة البحرية ،حيث أن الملاحة في تلك المناطق تلحق

[1] قناة الجزيرة، المرجع السابق.
http://www.aljazeera.net/NR/exeres/A563D8AC-6009-4392-969C-36C285A1088F.html

الضرر بمن يركب السفن من مسافرين أو سياح أو أطقم تلك السفن أو من ينقل البضاعة عبر تلك المناطق التي تتفشى فيها أعمال القرصنة البحرية[2]،حيث يقوم القراصنة باستخدام أسلحة وذلك لبث الذعر والرعب، وإثارة الخوف والفزع والاضطراب في نفوس أفراد الذين يرتادون تلك المناطق ، فهناك على سبيل المثال ما رواه طاقم السفن التي مرت عبر المناطق التي تتفشى فيها القرصنة، فقد روى الكابتن الفلبيني "ساميلو" الذي عبر بحر خليج عدن قائلاً:

" لن أقبل بالعمل في تلك المناطق بعد اليوم فلدي عائلتي التي أخشى عليها إذا حدث مكروه"

أما الكابتن "بانتا" فيقول:" إن القرصنة اتخذت شكلاً جديداً، فهؤلاء الناس متهورون وخارجون عن القانون ولا يعرف أحدكم من الوقت سيمر قبل أن يبدأ أحد هؤلاء بقتل طاقم وركاب السفن" .[1]

الفرع الثاني

الآثار المادية لجريمة القرصنة البحرية

تتنوع الآثار المادية لجريمة القرصنة البحرية، حيث تأخذ كل منها أبعاداً متنوعة، فمنها آثارٌ اقتصادية، فتحدث هذه الآثار أضراراً بشركات الشحن البحري وأضراراً تلحق باستغلال الثروة السمكية، وآثاراً جنائية، و بيئية، وأخرى تمس بحياة وسلامة الأفراد.

أولاً: الآثار الاقتصادية

تكمن الآثار الاقتصادية الناجمة عن جريمة القرصنة البحرية بالخسائر المادية الضخمة التي تتكبدها الدول والأفراد لصالح القراصنة، حيث أن هذه الجريمة تقترن بصفة مستمرة بالسفن

---

[1] القبس. الدولي، الكويت، ع12749. 25 نوفمبر 2008.

http://www.alqabus.com.km/Temp/Pages/2008/11/25/7/Page.Pdf html

[2] الجمهورية، اليمن، صنعاء، سبأ، ع14589. 23 أكتوبر 2009

http://www.sabanews.net/ar/news91012.html

التجارية، التي تمر عبر البحر الذي تتفشى فيه أعمال القرصنة البحرية مما أدى إلى ارتفاع أسعار التأمين من جهة ومن جهة أخرى سرقة السفينة وما عليها من بضائع[2]

وفي لقاء مع عبد الله سيف أحد المسؤولين عن ميناء مدينة عدن عن تـأثير أعمال القرصنة البحرية على مدينةعدن اقتصادياً واستثمارياً فأجاب لقد تركت أعمال القرصنة البحرية آثاراً سلبية على بلادنا،وعلى عدد من البلدان المجاورة وعلى مدينة عدن بشكل خاص على الصعد الاقتصادية والاستثمارية والأمنية، والتي أتت على أثرها الأساطيل الحربية الدولية بغرض تأمين أمن وسلامة الملاحة الدولية والذي يعد خليج عدن من أهم خطوط الملاحـة البحريـة والدولية، مما نجم عنه ارتفاع تكلفة التأمين البحري على السفن الناقلة للبضائع إلى ميناء عدن مما انعكس سلباً على قيمة كلفة نقل البضائع حيث أدى إلى التأثير المباشر على تنفيذ عدد من المشاريع الاستثمارية الجاري تنفيذها في المنطقة الحرة بعدن من ناحية ومن ناحيـة أخـرى أدت أعمال القرصنة البحرية إلى تداعيات اقتصادية متعددة لمدينة عدن. [1] من أهم الأمثلـة على ذلك ،حادثة خطف ناقلة النفط السعودية "ساريوس ستار" التي أحدثت جـدلاً حيـث تـم الاستيلاء عليها بسهولة، وذلك في وضح النهار؛ ولهذا السبب حظيت جريمة القرصنة البحرية باهتمام المنظمات الدولية والإقليمية، فعلى المستوى الإقليمـي فقـد عقـدت ورشـة عمـل بعنوان"القرصنة البحرية- التحديات والمواجهة برعاية جامعة الدول العربية والمنظمة البحرية الدولية".[2] وعلى المستوى الدولي تجسد هذا بعقد مؤتمرات وورشات عمل تعنى بدراسة

---

[1] الوحدة. سياسية ، اليمن ،ع5،13749 مايو 2010م

[2] القبس. الدولي، الكويت، مرجع سابق

http://www.alqabus.com.km/Temp/Pages/2008/11/25/7/Page.Pdf html

الموضوع وسبل معالجته، حيث يمكن تناول الأضرار الاقتصادية جراء ارتكاب أعمال القرصنة البحرية، ذلك على النحو التالي:

أ- الأضرار التي تلحق باستغلال الثروة السمكية

أدت ارتكاب أعمال القرصنة البحرية إلى تراجع في استغلال الثروة الحيوانية البحرية حيث أكد أمين عام الاتحاد اليمني للجمعيات السمكية "تراجع الإنتاج نحو 50% بسبب تفاقم ظاهرة القرصنة". وقد كشف عن إحجام الشركات الأوروبية والخليجية عن شراء الأسماك، بمعدل كبير، الأمر الذي تسبب في خسائر كبيرة في تلك الشركات والعاملين فيها وبالتالي فقد أحدثت أعمال القرصنة ضرراً في الاقتصاد اليمني؛ ومن هنا تراجعت أنشطة الصيادين والجمعيات السمكية التي كانت تلبي طلبات هذه الشركات، فتوقف العمل بسبب إحجام تلك الشركات عن شراء أسماكهم، وبهذا فقد أثرت القرصنة وما زالت تؤثر على أعمال الاصطياد وتحركات الصيادين، وخاصة في المياه القريبة من السواحل الصومالية التي يكثر فيها القراصنة البحريون. [1] بالإضافة إلى ما سبق فإن الصيادين، أيضاً، يتعرضون إلى أعمال قرصنة، كالخطف، ومصادرة قواربهم ومعداتهم، واستخدامهم كدروع بشرية، مما يجعلهم لا يقتربون من مناطق الاصطياد خوفاً على سلامة أرواحهم وقواربهم من القرصنة وبالتالي انخفض الإنتاج مما أدى إلى ارتفاع أسعار الأسماك خاصة في تلك المناطق.

---

[1] الجمهورية، اليمن، صنعاء، سبأ،مرجع سابق
http://www.sabanews.net/ar/news91012.html
[2] المنظمة البحرية الدولية، المرجع السابق.
http://www.imo.org/safty.htmll

أما على صعيد الإحصائيات الرقمية لإنتاج الأسماك قبل وبعد تفشي القرصنة البحرية فهي كالآتي:

مجموع إنتاج الثروة السمكية على السواحل اليمنية خمسة آلاف طن يستغل منها ثلاثة آلاف طن في عام 2004م، أما عام 2007 فقد انخفض الإنتاج إلى 197 ألف طن، وفي عام 2008م انخفض الإنتاج إلى 127 ألف طن بسبب تفشي أعمال القرصنة. [1]

ب-الأضرار التي تلحق بشركات الشحن البحري

يعد النقل البحري من أهم وسائط النقل الحالي، وهو يشكل ما بين "70%، 80%" من حركة النقل التجارية في العالم بأكمله، وبالنظر إلى هذه النسبة فهي أفضل وأوفر وسيلة للنقل في الوقت الحالي، أما من حيث تأثير القرصنة البحرية على النقل البحري،

فمن المعروف أنه يوجد شركات مختصة تقوم بتعهدات النقل البحري، تضررت من خلال ارتفاع تكلفة التأمين بزيادة عن التكلفة العادية بعشرة أضعاف ،وذلك من جراء ازدياد حوادث الخطف والسلب والنهب في المناطق التي تتفشى فيها القرصنة البحرية.[1] لهذه الأسباب لحق بملاك السفن أضرار كبيرة من جراء تفشي أعمال الاختطاف والسلب والنهب للبضائع والأشخاص وإغراق السفن في البحار، فقد أثارت قضية "سايروس ستار" الجدل حينما اختطفت الناقلة مع كل ما فيها.[2]

---

(1) القبس. الدولي، الكويت، المرجع السابق.

http://www.alqabus.com.km/Temp/pages/2008/11/25/7/page.pdfhtmll

(2) القبس. الدولي، الكويت، المرجع السابق. http://www.alqabus.com.km/Temp/pages/2008/11/25/7/page.pdfhtmll

ثانياً : الأضرار الجنائية

ينتج عن جريمة القرصنة البحرية أضرارٌ جنائية خطيرة، فمنها القتل أو الإصابات البدنية المختلفة،أوالسلب أو النهب أو الاحتجاز، إضافةً الى حجم الدمار والخراب الذي يلحق بمؤسسات المجتمع نتيجة ارتكاب تلك الأعمال، والأعداد الهائلة من الأرواح البريئة التي تزهق،[1] ناهيك عن فقدان الشعور بالأمن، نتيجة لسعي الجناة في بث الذعر والرعب، وإثارة الخوف والفزع والاضطراب في نفوس أفراد المجتمع بشكل مقصود، فقد شهدت السنوات الأخيرة الماضية تصاعداً في عمليات القرصنة وازدادت أضرارها الجنائية، وما زالت هذه الأضرار مستمرة بشكل متزايد، فعلى صعيد إحصاءات المنظمة البحرية الدولية imo بلغ عدد حوادث القرصنة في عام 2000-2001 إلى 471 حادثاً مع وجود بعض الحوادث التي لم يتم الإبلاغ عنها، حيث أسفرت هذه الحوادث عن 72 قتيلاً و 129 جريحاً و 5 مفقودين.[2]

---

[1] القبس. الدولي، الكويت، المرجع السابق.

http://www.alqabus.com.km/Temp/pages/2008/11/25/7/page.pdfhtmll

[2] القبس. الدولي، الكويت، مرجع سابق.

http://www.alqabus.com.km/Temp/pages/2008/11/25/7/page.pdfhtmll

لهذه الأسباب لحق بملاك السفن أضراراً كبيرة من جراء تفشي أعمال الاختطاف والسلب والنهب للبضائع والأشخاص وإغراق السفن في البحار، فقد أثارت قضية "سايروس ستار" الجدل حينما اختطفت الناقلة مع كل ما فيها.[1]

ثانياً : الأضرار الجنائية

ينتج عن جريمة القرصنة البحرية أضراراً جنائية خطيرة، فمنها القتل أو الإصابات البدنية المختلفة، فقد شهدت السنوات الأخيرة الماضية تصاعداً في عمليات القرصنة وازدادت أضرارها الجنائية، وما زالت هذه الأضرار مستمرة بشكل متزايد، فعلى صعيد إحصاءات المنظمة البحرية الدولية imo بلغ عدد حوادث القرصنة في عام 2000-2001 إلى 471 حادث مع وجود بعض الحوادث التي لم يتم الإبلاغ عنها، حيث أسفرت هذه الحوادث عن 72 قتيلاً و 129 جريحاً و 5 مفقودين.[2]

اما على صعيد الإحصاءات الأخرى التي تحدثت عن الأضرار الجنائية للقرصنة البحرية، فقد كانت كالتالي :

1. مضيق ملقه و أندونيسيا : هذه المناطق تنشط فيها جريمة القرصنة البحرية . ففي عام 2008 تم الإبلاغ عن 199 حادثاً في مركز "آي- بي – أم" لبلاغات القرصنة البحرية "، و في هذا العام احتجزت 115 سفينة ، من ضمنها 31 سفينة في مضيق ملقه و أندونيسيا

---

(1) القبس. الدولي، الكويت، المرجع السابق.
http://www.alqabus.com.km/Temp/pages/2008/11/25/7/page.pdfhtmll

(2) القبس. الدولي، الكويت، المرجع السابق.
http://www.alqabus.com.km/Temp/pages/2008/11/25/7/page.pdfhtmll

اما على صعيد الإحصاءات الأخرى التي تحدثت عن الأضرار الجنائية للقرصنة البحرية، فقد كانت كالتالي :

1- مضيق ملقه و أندونيسيا : هذه المناطق تنشط فيها جريمة القرصنة البحرية . ففي عام2001م تم الإبلاغ عن 199 حادثاً في مركز "آي- بي – أم" لبلاغات القرصنة البحرية "، و في هذا العام احتجزت 115 سفينة ، من ضمنها 31 سفينة في مضيق ملقه و أندونيسيا وأطلقوا النار على 21 سفينة ، كما تم أخذ 581 من طاقم السفن على الأقل ، و قتل تسعة أشخاص و سبعة أشخاص مفقودين .

2- خليج عدن و الساحل الشرقي للصومال : تم الإبلاغ عن 63 حادثاً حتى سبتمبر من عام 2008 م و ما بين يوليو / سبتمبر اختطف القراصنة الصوماليون 26 سفينة و أخذوا 37 رهينة من طاقمها ، كما أطلق القراصنة الصوماليون النار على 21 سفينة، و من بين 63 حادثاً تم الإبلاغ عن 51 حادثاً وقعت في خليج عدن و الساحل الشرقي للصومال.

3- نيجيريا : فقد وقع فيها 24 حادثاً ، 20 منها وقعت في لاغوس.[1]

ثالثاً : أثر القرصنة على السياحة

يمثل الأمن البحري السياحي دوراً رئيساً في زيادة نشاط الساحل البحري ، وهو أحد أهم المقومات البدهية للتنمية السياحية، ويؤدي استتباب الأمن و الأمان إلى ازدهار السياحة البحرية في مختلف أنحاء العالم ، فالسياحة صناعة حيوية ومهمة للحفاظ على صحة الاقتصاد، حيث تقوم بتوفير فرص عمل مباشرة وغير مباشرة بنسبة ١٢,٦% من قوة العمل

---

(1) القبس، دولي، الكويت ،المرجع السابق .

http://www.alabus.com.Km/Pages/2008/11/25/7/Page/htmll

وفقاً للأرقام الرسمية في اغلب دول العـالم ومنهـا الاردن ، وهـي أكبـر مـصدر لجـذب الاستثمارات الأجنبية، فانعدام الإستقرار الأمني يولد في نفـس الفـرد الـشعور بـالخوف و الرعب ، وهذا سيؤثر سلباً على السياحة البحرية ، ويعني أن اختلالها دليـل علـى اخـتلال مسيرة التنمية، [1] وهذا ما تحدثه جريمة القرصنة البحرية، حيث أثرت سـلباً علـى النـشاط السياحي البحري ، فيقوم القراصنة بمهاجمة زوارق ولنشات الـسياح و مهاجمـة اليخـوت للرياضيين البحريين، وهذا يؤدي إلى انهيار النشاط السياحي مما يلحق أضراراً كبيره علـى النشاط الحيوي للأفراد و الدول. ومثال على ذلك اختطاف السفينة السياحية الألمانية "أسـتور" حيث تعرضت لهجوم القراصنة في 28 نوفمبر2008م في خليج عدن مما أثـر سـلباً علـى السياحة البحرية

رابعاً :الآثار البيئية :

البيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي العالمي، وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها، وتعتمد هذه الكائنات كلا منها على الآخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة متّزنة، ويختل هذا التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية والكيميائية للبيئة البحرية. [2] أما عن تأثير أعمال القرصنة البحرية على البيئة البحرية ، فهي تؤثر بشكل كبير ،وذلك نتيجة إغراق السفن بكل ما فيها من بضائع وهذا يعّرض البيئة البحرية للخطر ، عندما تحمل هذه السفن مواد بترولية أو مواد سامة ،حيث يقوم القراصنة بملاحقة هذة السفن، وينتج عن هذه الملاحقة حالتان ، أولها: إما أن تهرب السفن ،حيث ترتطم

---

[1] القبس، دولي، الكويت ،المرجع السابق .
http://www.alabus.com.Km/Pages/2008/11/25/7/Page/htmll

[2] عمر ، حسين حنفي ، المرجع السابق ص52

بصخور كما حصل في عام 1989م عندما قام القراصنة بملاحقة أحد السفن مما أدى إلى ارتطامها بالصخور، وبالتالي أدى ذلك إلى تسرب النفط منها حيث أثر على البيئة بشكل كبير ، أما ثانيها :فيتمثل في استيلاء القراصنة على السفينة ورمي ما فيها من بضائع أو إغراقها ، علماً بأن الدفاع عن هذه السفن أمر مستحيل، و السبب أنها تحمل مواد سريعة الاشتعال، و بالتالي انعدام إمكانية استخدام الأسلحة النارية .(1)

خامساً : آثار القرصنة البحرية على حياة وسلامة الأفراد

إن أعمال القرصنة البحرية هي أعمال غير مشروعة تتمثل في العنف المرتكب من قبل طاقم السفينة أو الطائرة على سفينة أخرى في البحار العالية بغية تحقيق أغراض خاصة، وبوقوع جريمة القرصنة البحرية سينجم عنها إصابات خطيرة أو طفيفة وذلك حسب نوع الهجوم، وتتنوع الإصابات ، سواء كانت قطعاً أو بتراً أو إصابة برصاص(2) ، وينجم عنه، أيضاً إزهاق أرواح ويمكن تقسيم الخسائر إلى نوعين : أولاً خسائر في الأنفس وتتمثل بـ القتل أو الاحتجاز أوالخطف أو بتر أحد أعضاء الجسم أو إصابة برصاص ، ثانيا خسائر في الأموال وتتمثل بـ السلب و نهب الأشخاص أو البضائع أو السفينة وحمولتها أو الخطف مقابل فدية مالية وعلى سبيل المثال عندما قام القراصنة الصوماليون باختطاف سفينة الصيد الإسبانية دفعت الحكومة الإسبانية فدية كبيرة مقابل إطلاق سراحها. وبتالي من يتعّرض لهذه الجريمة فسوف يلحق به الضررها .(3)

---

(1) اليمن تتكبد خسائرمن جراء عمليات القرصنة ، المرجع السابق

http://www.almeaq.net/news/news-llhtml

(2) عملية أتلنتا، الصومال، المرجع السابق

http://www.assemblee-ueo.org/document.html

(3) الأمم المتحدة ، الجمعية العامة ،(15/أكتوبر2001) . المحيطات و قانون البحار ، الدورة السادسة و الخمسون ، البند 30(أ) من جدول الأعمال ص 18-19

http://www.imo.org/facilitton /mainframe.asp?topes-idhtmll

الفصل الأول

ماهية جريمة القرصنة البحرية

القرصنة البحرية، اليوم، واحدة من المشاكل التي تواجه النقل البحري بشكل كبير؛ وذلك لصعوبة تأمين طرق النقل البحري وخاصة في أعالي البحار، لقد سلف القول: إن جريمة القرصنة البحرية هي جريمة قديمة من حيث الوجود تبعث الخوف والرعب والفزع في النفوس، ويعود السبب في وقوعها في أعالي البحار لتعذر طلب المساعدة أو الاستغاثة. وعلى الرغم من الجهود الدولية للحد من هذه الجريمة والتطور التكنولوجي الكبير واختراع الأسلحة الفتاكة والطيران ذي السرعة الهائلة إلا أن هذه الجريمة ازداد ارتكابها بشكل ملحوظ في الوقت الحاضر. لهذا جذبت كلمة القرصنة البحرية انتباه الرأي العام لكنها ظلت مفهوماً غامضاً يفتقر إلى الوضوح ، ولعل أهم الأسباب التي أدت إلى ذلك قلة اهتمام الباحثين بهذا الموضوع.

ولإيضاح مدلول جريمة القرصنة البحرية سيقدم الباحث، في هذا الفصل، شرحاً وافياً لتعريفها، وبيان أوجه الشبه والاختلاف بينها وبين الجرائم الأخرى، وتحديد صورها، وسيبين ذلك في المباحث التالية :

- المبحث الأول :

تعريف جريمة القرصنة البحرية

- المبحث الثاني :

أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وما يتشابه بها من جرائم

- المبحث الثالث :

- صور جريمة القرصنة البحرية

المبحث الأول

تعريف جريمة القرصنة البحرية

القرصنة البحرية لغةً :

تشير معاجم اللغة العربية إلى أن كلمة

قرصنة تعني "السّطو على السفن"

ويقال : القرصان "لص البحر" [1]

وتعرّف جريمة القرصنة البحرية في الفقه الإسلامي بجريمة الحرابة، ويوقع على مرتكبيها الحد .[2]

ومن ثم عُرّف المحاربون عند الشافعية رحمهم الله بأنهم: " قوم يعرضون بالسلاح للقوم حتى يغصبوهم مجاهرة في الصحاري و الطرق " .

أما في اللغة الإنجليزية فتستعمل كلمة (PIRACY) للدلالة على القرصنة، فمعناها: الشخص الذي يرتكب جريمة قرصنة بوساطة السفن ، أو الشخص الذي يقوم بالسلب و النهب في البحار. [3]

و عليه سيحدد تعريف جريمة القرصنة البحرية فقهياً ، ووفقاً لما ورد في الاتفاقيات الدولية لذلك سيقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية :

المطلب الأول : التعريف الفقهي لجريمة القرصنة البحرية

المطلب الثاني : تعريف الاتفاقيات الدولية لجريمة القرصنة البحرية

---

[1] المعجم الوسيط ،(1980). مجمع اللغة العربية ، اسطنبول – تركيا، المكتبة الإسلامية ص726

[2] الشافعي ، محمد بن إدريس الأم ، (1413). (ج 16)، دار الكتب العلمية ، بيروت ، لبنان،ص213

[3] oxford advanced, (2007) . Learners diction students diction page 965 .

المطلب الأول
التعريف الفقهي لجريمة القرصنة البحرية

بالنظر إلى موقف الفقه من تعريف جريمة القرصنة البحرية ، يمكن رصد اتجاهين فقهيين يتعلقان بمسألة التعريف ، وذلك بحسب الزاوية التي ينظر لها كل اتجاه من التعريف: فالاتجاه الأول حاول تعريف جريمة القرصنة البحرية بشكل إنشائي يتضمن العناصر الجوهرية للجريمة.

أما الاتجاه الثاني فلم يضع تعريفاً محدداً لجريمة القرصنة البحرية ،وإنما اكتفى بذكر العناصر الأساسية ، وسرد الأعمال التي تعد قرصنة بحرية و هذا ما سنفصله الباحث تباعاً

الاتجاه الأول : في التعريف الفقهي للقرصنة البحرية .

عرّف هذا الاتجاه القرصنة البحرية بشكل إنشائي متضمناً العناصر الجوهرية.وقال إنها "ارتكاب عمل أو أكثر من أعمال العنف ضد أشخاص أو أموال". [1]

ومنهم من عرّفها بأنها : " اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرّحاً بذلك من جانب دولة من الدول ، ويكون الغرض منه الحصول على مكاسب ، وذلك باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص" .[2]

بينما عرفها بعضهم بأنها: " كل عمل غير شرعي من أعمال العدوان ، يرتكبه أشخاص

---

[1] الغنيمي، د. محمد طلعت، (1982) . الوسيط في قانون الإسلام، الإسكندرية، منشأة المعارف ، ص 833

[2] عمر ، د. حسين حنفي ، (2009) . احتجاز وتفتيش سفن القرصنة، (ط1)، القاهرة دار النهضة العربية ، ص 340

على ظهر تلك السفن الخاصة في البحار العامة، أو يحـــاولون ارتكابـــه ضـــد أشـــخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، أو ضد سفينة أخرى، بالسلب والنهب".[1]

كما عرفها أخرون بأنها:" تشمل أعمال العنف التي تتم ضد أشخاص أو أموال، بغير حـــق مشروع في البحر العام ".[2]

كما تشمل القرصنة عند هذا الاتجاه " أعمال التمرد والعصيان التي يقوم بهـــا الملاحـــون داخل السفينة، إذا نجحوا في هدفهم بالاستيلاء على السفينة التي يقودونها حتى دون إحداث أي ضرر، لنهب هذه السفينة أو الاستيلاء على سفن أخرى ".[3]

في حين عرفها بعضهم بأنها " كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحر من مركب لحـــسابه الخاص مستهدفاً السلب ونهب السفن أياً كانـــت جنـــسيتها أو خطـــف أو ســـلب الأشـــخاص الموجودين عليها أو الأمرين معاً ".[4]

ويعرفها أحد فقهاء هذا الاتجاه أنها "تشمل أعمال العنف التي تـــتم ضـــد الأشـــخاص أو الأموال بغير حق مشروع في البحر العام".[5]

ويعرفها بعض الفقهاء الإنجليز بأنها :"سرقة أو محاولة سرقة تقع في البحار العالية".[6]

ويعرفها أيضاً الفقيه الفرنسي "فوشي" أنها " قطع الطريق في البحر".[7]

---

(1) الغنيمي، د.محمد طلعت، المرجع السابق، ص833.

(2) عمر، د.حسن حنفي، المرجع السابق، ص340.

(3) الغنيمي، د.محمد طلعت، مرجع سابق، ص833.

(4) قائد، د.بهجت عبدالله، (1989). القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية الرياض، بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ص17.

(5) قائد، د.بهجت عبدالله، مرجع سابق، ص17.

(6) قائد، د.بهجت عبدالله، مرجع سابق، ص17.

(7) قائد، د.بهجت عبدالله، مرجع سابق، ص17

الاتجاه الثاني: في التعريف الفقهي للقرصنة البحرية

لم يضع هذا الاتجاه تعريفاً محدداً للقرصنة البحرية، وإنما اكتفى بذكر العناصر الأساسية، وسرد الأعمال التي تعد قرصنة بحرية، ولكنهم اختلفوا في تعداد العناصر الأساسية، فمنهم من يقول أنها ثلاثة، ومنهم من يقول بأنها أربعة عناصر، وهي كالتالي:

أ- أعمال إكراه: حيث تكون هذه الأعمال ضد أشخاص أو أموال.[1]

ب- يجب أن تقع هذه الأعمال في البحر العام.[2] فالجرائم التي تقع في المياه الإقليمية لدولة معينة أطلقت عليها منظمة imo اسم (السطو المسلح على السفن) وذلك بقرار (22)/22 .9 لسنة 2001م.[3]

ت- أن تكون هذه الأعمال غير مشروعة؛ أي لا يقرها القانون الدولي.[4]

بينما أخرون من نفس الاتجاه يقول: لا نكون أما جريمة قرصنة بحرية، إلا إذا توافرت أربعة عناصر رئيسية هي:

أ- أن تكون هذه الأعمال إجرامية "عمل غير مشروع".

ب-أن تنطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال.

ج-أن تتم بقصد تحقيق منافع أو أغراض شخصية.

د- أن تتم في البحار العالية.[5]

---

[1] عمر، د.حسن حنفي، المرجع السابق، ص345.

[2] عمر، د.حسن حنفي، مرجع سابق، ص345.

[3] المنظمة البحرية الدولية، قرار(22)/ 22 .9 أ لسنة 2001م.
http://www.imo.org/facilitton.mainframe.asp?topes-id=362cih.html

[4] عمر، د.حسن حنفي، مرجع سابق، ص345.

[5] سعدي، د.عباس هشام، (2002). مسؤولية الفرد الجنائية عن جرائم البحرية الدولية، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، ص48-49.

من خلال ما تقدم ،يتبين أن الفقهاء مختلفون في تعداد العناصر الرئيسية للتعريف ، لكنهم متفقون بأن جريمة القرصنة البحرية من جرائم القانون الدولي ، واعتبارها عملاً محظوراً وفقاً لأحكام هذا القانون. ويتضح عند إلقاء نظرة تحليلية على التعريفات السابقة، سواء التي وردت في الاتجاه الأول أو الاتجاه الثاني ، أن هناك شبه اتفاق على الجوانب الأساسية وهي طبيعية الفعل، ومكان ارتكابه ومن يقع عليه ، ومن يقوم به، ومدى مشروعيته. و يرى الباحث أن الاتجاه الأول أكثر شمولاً وتفصيلاً من الاتجاه الثاني ؛ وذلك لأن الاتجاه الأول حاول وضع تعريف يتضمن العناصر الجوهرية، مع ذكر بعض التفصيلات ،أما الاتجاه الثاني فذكر العناصر الأساسية للجريمة ظناً منه أنه قادر على وضع إطار عام لها، مع العلم بأنه لم يضع التفصيلات اللازمة لكي تقع جريمة قرصنة بحرية، فقد يستفيد مرتكبو هذه الجريمة من هذه التفصيلات محاولين تغيير التكييف الجرمي لأفعالهم، مستفيدين من العقوبة المخففة ، أو الإفلات من العقاب .

المطلب الثاني

تعريف الاتفاقيات الدولية لجريمة القرصنة البحرية

عرض الباحث في المطلب السابق، الاتجاهات الفقهية في تحديد مفهوم القرصنة البحرية، وسوف يتناول في هذا المطلب، مفهوم جريمة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية، التي أُبرمت في إطار الأمم المتحدة أو بعض المنظمات الإقليمية، ويمكن القول: إن المفهوم الذي أوردتهُ الاتفاقيات الدولية، وغيرها من المواثيق الدولية المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية، ما هي إلا إقرار لوجهات نظر فقهية، ولعل السبب في ذلك يعود إلى أن هذه التشريعات يشارك في صياغتها وإعدادها نخبة من فقهاء القانون الذين يتناولون هذه الظاهرة بالبحث والتحليل، مما يجعل هذه التشريعات انعكاساً لآرائهم.

من خلال ما تقدم، يتبين أن تعريف جريمة القرصنة البحرية، قد ورد في أربع اتفاقيات دولية هي :

1- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م.

2- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م.

3- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام 1988م.

4- بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام 2005م.

أولاً : تعريف اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 م.

نصت المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 م على أن القرصنة تتألف من أي فعل من الأفعال التالية [1]

1- (أي أعمال العنف غير المشروعة أو الاحتجاز أو لأي عمل من أعمال النهب، ارتكبت لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب السفينة خاصة أو على متن طائرة خاصة ، وتوجه :

أ- في أعالي البحار ،ضد آخر سفينة أو طائرة ، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن هذه السفينة أو الطائرات ؛

ب- ضد سفينة أو طائرة، أو أشخاص أو ممتلكات في مكان خارج نطاق اختصاص أية دولة ؛

2- أي عمل من أعمال الإسهام الطوعي في تشغيل السفينة أو الطائرة مع معرفة الوقائع مما يجعلها سفينة أو طائرة قرصنة ؛

3- أي فعل من أفعال التحريض أو التسهيل المعتمد للفعل هو موضح في الفقرتين1 أو2 من الفقرة الفرعية من هذه المادة)

وقد أضافت المادتان (17,16) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار التي سبق الإشارة إليها حالتين هما :

1- (وأعمال القرصنة – على نحو محدد في المادة الخامسة عشرة التي يرتكبها قطعة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية الذين تمردوا، وسيطروا على السفينة أو الطائرة يتم أستيعابهم في الأفعال التي يرتكبها القطاع الخاص)

---

[1] اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958م المبرمة في جنيف في 29 نيسان 1958 دخلت حيز النفاذ في 30 سبتمبر 1962 م الأمم المتحدة،سلسلة المعاهدات ،المجلد 450،p.11،p.82

(وكل سفينة أو طائرة تعتبر سفينة أو طائرة قرصنة ،إذا كان المقصود من الأشخاص في السيطرة المهيمنة لاستخدامها لغرض ارتكاب أحد الأفعال المشار إليها في المادة 15 وينطبق الشيء نفسه إذا كانت سفينة أو الطائرة قد استخدمت لارتكاب أي فعل من هذا القبيل ،طالما أنها لا تزال تحت سيطرة على الأشخاص المرتكبين لها ").[1]

ثانيا:- تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م.

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م القرصنة البحرية في المادة (101)على النحو التالي : [2]

أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

أ- (أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة يكون موجهاً :

1- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة؛

---

(1) اتفاقية جنيف لأعالي البحار، نص المادة 16 ، المرجع السابق

(2) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م

-جاءت اتفاقية جنيف بعد قيام هيئة الأمم المتحدة في عام 1945 التي عملت على نشر السلام في البر والبحر وعملت أيضاً على تطوير قواعد القانون الدولي فنضمت قواعد خاصة بشأن البحار في عام 1957وعقد المؤتمر في عام 1958 وذلك بحضور مندوبين عن ثمانية وستين دوله

-أنظر Brownlie,lan,(1990).principles of public international law,(4st edn) Oxford,page239

2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة؛

(ب) أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل السفينة أو الطائرة، مع العلم بوقائع تضفي على تلك سفينة أو الطائرة صفة القرصنة؛

(ج) أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في أحد الفقرتين الفرعيتين (أ) أو(ب) أو يسهل عمدا في ارتكابها.)[1]

وتنص المادة "102" بأنه :" إذا ارتكبت أعمال القرصنة ،المعرفة في المـــادة (101)، ســفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واســتولى علــى زمــام الــسفينة أو الطائرة ، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة".[2]

وأضافت المادة "103 " من اتفاقية قانون البحار عام 1982م بأنه " تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليهــا ســيطرة فعليــة ينــوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101. وكذلك الأمر إذا كانــت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال ، ما دامــت تحــت ســيطرة الأشخاص الذين إقترفوا هذا العمل " .[3]

---

(1) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نص المادة، 101المرجع السابق

(2) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نص المادة، 102مرجع سابق

(3) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نص المادة، 103مرجع سابق

- عندما أبرمت اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958م التي سبق تعريفها. ذكرت تعريف القرصنة البحرية فخشيت دول العالم الثالث أن تستأثر الدول الصناعية الكبرى بثروات البحار بسبب ضعف بنود الاتفاقية ،فعملت هذه الدول على إقناع الأمم المتحـدة بـضرورة إجراء إصلاح لهذه الاتفاقية وتم ذلك بعقد مؤتمر الأمم المتحدة لسنة 1973م ولهذا السبب جاءت هذه الاتفاقية متوافقة مع معظـم عناصر اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958م.

- إنظر ، أيضاً ، المجذوب ،د . محمد ،المرجع السابق ، ص 356

ملاحظات على تعريف اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958م واتفاقية الأمم المتحدة عام 1982م لجريمة القرصنة البحرية.

أولا:- جاءت الاتفاقيتان بتحديد الأعمال التي تعد جريمة قرصنة بحرية، حيث عرّفت اتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمه عام 1958 في المادة 15 بأنه: [1]

أ - أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة.

ب - أي عمل من أعمال الإسهام الطوعي في العملية من السفينة أو الطائرة مع معرفة الوقائع مما يجعلها سفينة أو طائرة قرصنة؛

ومن جهة أخرى ذكرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م .في المادة 101/أ.ب.ج بأن : [2]

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة.

ب- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل السفينة أو الطائرة مع العلم بالوقائع التي تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ج- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في الفقرتين (أ . ب) أو يسهل عمل ارتكابها.

---

(1) عمر، حسين حنفي، المرجع سابق، ص 339.

(2) الفار، د. عبد الواحد محمد ، (1995). الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها،القاهرة،دار النهضة العربية ص 450

ذكرت الاتفاقيات، من خلال ما سبق، أن الأعمال التي تعد قرصنة بحرية هـي أعمـال العنف ،أو السلب، أو الاحتجاز، أو الاشتراك الطوعي فيها ،أو التحريض عليها. ولكن هنـاك أعمال غير مذكورة في الاتفاقيتين السابقتين تعد أعمال قرصنة بحرية حسب رأي الباحث.

وأكثر الأمثلة ولادلة على ذلك: "إعلان إسرائيل أن الشواطئ اللبنانية منطقة محظورة الملاحة بحجة ملاحقة شحنات السلاح التي تهرب إلى حزب الله إلى بعد انتصاره في الحرب عام 2006، وبحجة ملاحقة الفدائيين الفلسطينيين. أليس هذا ضرب من ضروب القرصـنة و القيام بتفتيش سفن صيد الأسماك الموجوده في قطاع غزة و التي يمتلكها صياديون فلسطينيون وبحجة تهريب السلاح ومنع السفن من الدخول إلى القطاع "![1]

وهذا يخالف نص المادة (106) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م حيـث نصت هذه المادة "عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافيـة تحمـل الدول التي قامت بعملية الضبط، إزاء الدول التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها مـسؤولية أي خسائر يسببها هذا الضبط".[2]

وكذلك تخرج إساءة الائتمان من الاتفاقيات السابقة، بصفتها أعمال قرصنة "ليس العنف أو السلب"، وإنما تسليم البضاعة طوعياً، والادعاء أنها أخذت بالسلب والنهب، كأن يقـوم طـاقم السفينة ببيع الحمولة والإدعاء أنها أخذت بالسلب والنهب، وأنها تعرضت لسطو مسلح من قبل القراصنة.[3]

---

[1] عمر، حسين حنفي، المرجع السابق، ص341.

[2] عمر، حسين حنفي، مرجع سابق، ص341.

[3]الفار، د.عبدالواحد محمد، المرجع السابق، ص450.

ثانيا :- اشتراط الاتفاقيتين وجود غرض خاص أو منفعة شخصية

ذكرت اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 في المادة (15) بأنه : [1]

أ- أعمال العنف غير المشروعة أو الاحتجاز... " لأغراض خاصة ".

وذكرت أيضاً اتفاقية الأمم المتحدة عام 1982 في المادة 101/أ .[2]

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب " لأغراض خاصة ".

اشترطت الاتفاقيتان وجود غرض خاص ؛ لكي تقع أعمال قرصنة بحرية أي لا تتحقق جريمة إلا بوجود غرض خاص لارتكابها.[3]

أما القصد الخاص فيقصد به المشرع ،الباعث لارتكاب الجريمة. والقصد الجنائي ينقسم إلى قسمين :

أ- القصد الخاص

ب- القصد العام

أ - القصد الخاص: الغاية القصوى من ارتكاب جريمة القرصنة البحرية وهو تحقيق منافع شخصية أو مكاسب خاصة من خلال ارتكاب الجريمة ، ومثال ذلك ارتكاب جريمة قرصنة للحصول على (كسب مادي).[4]

ب - القصد العام:- ونعني بذلك ارتكاب جريمة قرصنة بحرية ، مع العلم بأن تلك الأعمال تعرض سلامة الملاحة البحرية للخطر، وإرادة أحداث تلك الأعمال. [5]

---

(1) عمر، د حسين حنفي، المرجع سابق، ص356.

(2) قائد ،د. بهجت عبد الله، المرجع السابق،ص 15-18

(3) عمر، د حسين حنفي، مرجع سابق، ص356

(4) عمر، د حسين حنفي، مرجع سابق، ص356

(5) عمر، د حسين حنفي، مرجع سابق، ص356

هناك رأي فقهي أوافقه لأنه يكفي لوقوع الجريمة تحقق القصد العام،ولا معنى لاشتراط القصد الخاص، وهو تحقيق منافع شخصية للقراصنة، وهذا من شأنه إعفاء بعض حـالات القرصـنة البحرية من العقاب، و مثال ذلك: عندما قام القراصنة الصوماليون بارتكاب أعمال قرصـنة، بقصد الانتقام من السفن الأجنبية أو القرصنة بهدف الباعث السياسي. [1]

وكذلك محاصرة إسرائيل للسواحل اللبنانية، وتفتيش و مهاجمة واقتياد السفن المتجهة إليها أو الخارجة منها، يشكل عملاً من أعمال القرصنة ، ويخالف نص المادة (106) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

نلاحظ ، ايضاً ، أن هذه الاتفاقية ، أغفلت المنازعات السياسية أو ارتكاب أعمال قرصنة لهدف سياسي ، مما يؤدي إلى إفلات هذه الأعمال من التجريم ، بحسب هذه الإتفاقيات وذلك لإشتراطها الغرض الخاص ، ومن هنا نجد أن اشتراط الاتفاقيتين السابقتين تحقق الغرض الخاص لا يلبي إلا صورة واحدة من صور القرصنة و هي عبارة عن لصوص يسلبون السفن، و يحتجزونها ، و يمارسون العنف ضدها . [2]

ثالثا: اشتراط الاتفاقيتين أعمال القرصنة في أعالي البحار

اشترطت المادة 15/أ من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 أن تقع أعمال قرصنة :

أ- ضد سفينة أو طائرة في البحار العالية

وكذلك اشترطت المادة 101/أ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م أن تقع أعمال

---

[1] عمر، د حسين حنفي، المرجع سابق، ص356

[2] العادلي، د محمود صالح،(2003). موسوعة القانون الجنائي للإرهاب الجزء الأول، الإسكندرية، دار الفكر الجامعي ص126

القرصنة البحرية في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة. من خلال ما جاء في الاتفاقيتين السابقتين اللتين حددتا مكان وقوع القرصنة البحرية في أعالي البحار . وهذا مبرر في اتفاقية جنيف لأعالي البحار ، لأنها سميت باتفاقية أعالي البحار[1]

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، فإنها لم تعالج ما يقع من أعمال في المياه الإقليمية أو المياه الداخلية للدول ،وبذلك تختص هذه الدول بالأعمال التي وقعت داخل المياه التي تحت سيادتها [2]

فإذا عجزت الدول عن ضبط جريمة القرصنة داخل مياهها الإقليمية أو الداخلية ، كما يحصل في الوقت الحالي في الصومال . يتبين وجود ثغرة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م وتدعو الحاجة إلى اتخاذ قرار من قبل مجلس الأمن بحيث ترخص لجميع الدول القيام بملاحقة القراصنة في المياه الإقليمية للدول الضعيفة ، مثل الصومال وغيرها مع مراعات أحكام القانون الدولي في ذلك.[3]

وقد نجد ذلك في مجلس الأمن بإصدار قرار رقم 1838 الصادر في 7 /أكتوبر/ لعام 2008م استناداً للفصل السابع من الميثاق ويخول إصدار قرارات عسكرية.

واتخاذ مجلس الأمن الدولي بما له من صلاحيات قراراً يطلب فيه من جميع الدول التي لديها سفن وطائرات عسكرية ، تعمل في أعالي البحار وفي المجال الجوي قبالة سواحل الصومال استخدام الوسائل العسكرية الضرورية في المياه الإقليمية. الصومالية ومجالها الجوي ، وبما يتوافق مع القانون الدولي واتفاقية. [4]

---

(1) قائد، د. بهجت عبد الله ، المرجع السابق ،ص15-18

(2) عمر ، د. حسين حنفي ، المرجع السابق ص344

(3) رفعت ،د. أحمد محمد ،(1995). الارهاب الدولي ، القاهرة ، دار النهضة العربية ،ص865-870

(4) عمر ، د. حسين حنفي ، مرجع سابق ، 344

الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م لحماية الأنشطة البحرية الدولية ، وذلك بالتعاون مع الحكومة المؤقتة في الصومال ، كما دعا القرار إلى نشر سفن بحرية وطائرات لمكافحة القرصنة البحرية [1]

ثالثاً : تعريف اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية عام1988م لجريمة القرصنة البحرية [2]

جاءت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة في العاشر من شهر مارس عام 1988م، وفي المادة الثالثة منها بتعداد الأعمال التي تعد جريمة قرصنة بحرية أو عمل غير مشروع ضد سلامة الملاحة البحرية

(1-يعتبر أى شخص مرتكبا لجرم إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:

أ- الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة .

ب-ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة ،

---

(1) قناة الجزيرة ،(2009) اتصال على الهواء مع أحد الباحثين القنونين D.frade من واشنطن http://wwwalijazeera.net/htmll

(2) اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية عام 1988م

– عندما تمكن القراصنة الصوماليون من الانتشار في المياه الإقليمية الصومالية لم تتمكن القوات البحرية الصومالية من إيقافهم، فخشية الدول الكبرى على تجارتها التي تمر عبر المياه الإقليمية الصومالية ومن المعروف أن القانون الدولي لا يجيز لأي دولة أن تتدخل في دولة أخرى قامت الحكومة المؤقتة في الصومال بإرسال رسالة إلى الأمين العام في هيئة الأمم المتحدة تتضمن طلب المساعدة من الدول الكبرى لمكافحة القرصنة البحرية ، قام مجلس الأمن بإصدار قرار رقم 1838 الصادر في 7/أكتوبر /2008م استناداً للفصل السابع الذي يخول إصدار مثل هذه القرارات

– انظر عمر ، حسين حنفي، المرجع السابق ص354

ج- تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لهذه السفينة.

د- الإقدام، بأي وسيلة كانت، على وضع، أو التسبب في وضع نبيطة أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها مما يعرض للخطر أو قد يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.

ه- تدمير المرافق الملاحية البحرية أو إلحاق الضرر البالغ بها أو عرقلة عملها بشدة، إذا كانت مثل هذه الأعمال يمكن أن تعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.

و- نقل معلومات يعلم أنها زائفة ،وبالتالي تهديد الملاحة الآمنة للسفن.

ز- جرح أو قتل أي شخص عند ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال الجرمية المذكورة في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (و).

2- كما يعتبر أي شخص مرتكباً لجرم إذا ما قام بالآتي:

(أ)محاولة ارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرة 1، أو أي شكل من أشكال التخويف.

(ب)التحريض على ارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرة 1 من جانب شخص ما أو مشاركة مقترف تلك الأفعال،

- اقتصرت الاتفاقيتان السابقتان على معالجة الاعتداء على السفن والأموال أو الأشخاص في البحر العالي شرط وجود غرض خاص أو شخصي، فقد أظهر الواقع الدولي قصور هذه الاتفاقية في حماية سلامة الملاحة البحرية، وبعد استخدام السفن البحرية في أعالي البحار لاستهداف أغراض سياسية. فقد أثار حادث اختطاف السفينة "أكيلي لاورو" في السابع من أكتوبر عام 1985م الحاجة إلى وجود اتفاقية ،فهي نقطة البداية نحو اتفاقية دولية في هذا الاتجاه أثر الحادث بدأ التحرك الدولي بدعوة من الجمعية العامة للأمم المتحدة للمنظمة الدولية للملاحة البحرية إلى دراسة مشكلة الإرهاب الذي يقع على السفن البحرية، وقامت مصر وإيطاليا والنمسا بإعداد مشروع اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة التي تقع على السفن، وفي العام الذي يليه تم تشكيل لجنة تحضيرية لإعداد مشروع اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة البحرية وتمت الموافقة.
أنظر، أيضاً، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المرجع السابق، ص20-23.

(ج) التهديد، المشروط أو غير المشروط ، طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني ، بارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرات (ب)و (ج) و(هـ) من الفقرة(1) بهدف إجبار شخص حقيقي أو اعتباري على القيام بعمل ما أو الامتناع عن القيام به إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة المعينة [1])

رابعاً:- تعريف بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام 2005م لجريمة القرصنة البحرية .

جاءت هذه الاتفاقية بتعريف أعمال القرصنة البحرية ، من خلال تعداد الأعمال التي تعتبر غير مشروعة ، حيث نصت المادة (3) من هذه الأتفاقية على أنه [2]:

(1-يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصوره غير مشروعة وعن عمد مايلي :

أ- الاستيلاء على سفينة ، أو السيطرة عليها باستخدام القوه أو التهديد باستخدامها ،أو استعمال أي نمط من أنماط التخويف .

ب-ممارسة عمل من أعمال العنف ضد أشخاص على ظهر السفينة إذا كان هذا العمل يعّرض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة

ج-تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها ،مما يمكن أن يعّرض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة

د- الإقدام بأي وسيلة كانت على وضع ، أو التسبب في وضع نبطية (جهاز تدمير)أو

---

(1) اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية 1988

(2) المنظمة البحرية الدولية ،(2005) بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية عام 2005م http://wwwunodc.../2005-procol-fixed-platforms.html

مادة على ظهر السفينة يمكن أن يؤدي إلى تدميرها ، أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها مما يعرّضها للخطر ، أو يعرّض الملاحة الآمنة لتلك السفينة للخطر .

و– تدمير المرافق الملاحية البحرية ، أو إلحاق الضرر البالغ بها أو عرقلة عملها بشدة إذا كانت هذه الأعمال يمكن أن تعرّض الملاحة الآمنة لتلك السفينة للخطر .

ز– نقل معلومات يعلم أنها زائفة ، مما يهدد الملاحة الآمنة للسفينة .[1]

2– يرتكب أي شخص جرما إذا ما قام بتهديد غير مشروط ، أو غير مشروط طبقا لما ينص علية القانون الوطني ، بارتكاب آي من الأفعال التي تنص عليها الفقرتان (ب)و(ج) بهدف إجبار شخص حقيقي أو اعتباري على القيام بعمل ما أو الامتناع عن القيام به، إذا كان هذا من شأن التهديد أن يعرّض الملاحة الآمن للخطر [2]

ويرتكب أي شخص جرماً أيضاً في مفهوم هذه البروتوكول إذا قام:[3]

أ– بصورة غير مشروعة وعن عمد بجرح أو قتل أي شخص في سياق ارتكاب أي من الأفعال الجرمية التي تنص عليها الفقرة من المادة أو المادة مكررا:

ب–أو حاول ارتكاب جرم تنص عليه الفقرة(1)من المادة (2)أو الفقرة الفرعية(أ) أو الفقرة الفرعية (ب) من المادة 2مكررا أو الفقرة الفرعية (أ) من هذه المادة

ج – أو ساهم كشريك في ارتكاب جرم تنص علية المادة 2 أو المادة 2 مكررا أو الفقرة الفرعية (أ) أو الفقرة الفرعية(ب) من هذه المادة ،

---

(1) المنظمة البحرية الدولية ، المرجع السابق ، http://www.unodc.org/.../2005-protocool-fixed

(2) المنظمة البحرية الدولية ، المرجع السابق ، http://www.unodc.org/.../2005-protocool-fixed

(3) المنظمة البحرية الدولية ، المرجع السابق ، http://www.unodc.org/.../2005-protocool-fixed

د – أو نظم أخرين أو وجههم بارتكاب جرم تنص عليه المادة 2المادة 2 مكررا أو الفقرة الفرعية (أ) أو الفقرة الفرعية(ب) من هذه المادة ،

هـ – أو ساهم في إرتكاب جرم أو أكثر من الأفعال الجرمية التي تنص عليها المادة 2 المادة 2 مكررا أو الفقرة الفرعية (أ) أو الفقرة الفرعية(ب) من هذه المادة من قبل مجموعة من الأشخاص يعملون من أجل غاية مشتركة وعن عمد إما :

1- بهدف تعزيز النشاط الإجرامي أو القصد الجنائي لهذه المجموعة ، حيث ينطوي هذا النشاط أو هذا القصد على بارتكاب جرم تنص عليه المادة 2 أو المادة 2 مكررا

2- أو لكونة على اطلاع على نية المجموعة ارتكاب جرم تنص علية المادة 2 أو المادة 2 مكررا) [1]

وفي رأي الباحث تتميز اتفاقيات قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية بأنها :

أ – شملت الاتفاقيتان معظم أعمال الإعتداء التي يمكن ان تقع على السفن بعكس الاتفاقيتين السابقتين اللتين حددتا أعمال القرصنة البحرية بالسلب أو العنف أو الاحتجاز

ب – شملت الاتفاقيتان الأهداف المقصودة من ارتكاب أعمال القرصنة البحرية في النص: " تعريض سلامة الملاحة للخطر " وهنا يبدو أن الاتفاقيتين اكتفتا بالقصد العام بعكس الاتفاقيتين السابقتين عندما حددتا الهدف (أغراض الخاصة)

ج – جاءت الاتفاقيتان أوسع من حيث النطاق المكاني،والسبب أنها لم تتقيد باختصاص مكاني على العكس من الاتفاقيتين السابقتين عندما جاءتا على ذكرأعالي البحارفي موادها

---

[1] المنظمة البحرية الدولية ، المرجع السابق ،

http://www.unodc.org/.../2005-protocool-fixed

من خلال دراسة هذه التعريفات،فإن الباحث يرى أنه من الممكن التوصل إلى تعريف جامع للعناصر الرئيسية لأعمال القرصنة البحرية وهي:

ارتكاب أعمال غير مشروعة أو الاشتراك فيها تعرّض أمن وسلامة الملاحة البحرية للخطر، بوساطة سفن أو طائرة على سفن أخرى، في أعالي البحار أو المياه الإقليمية للدول التي يرى مجلس الأمن أنها بحاجة لمساعدة المجتمع الدولي لمكافحة هذه الأعمال، مع مراعاة أحكام القانون الدولي، وأن لا يكون مصرحاً لها من قبل دولة معينة بتعريض أمن وسلامة الملاحة البحرية للخطر.

المبحث الثاني

أوجه الشبه والاختلاف بين القرصنة البحرية وما يتشابه بها من جرائم

عرض الباحث في المبحث الأول من هذه الدراسة تعريف جريمة القرصنة البحريـــة، وبعد أن انتهيت من استعراض التعريف سواء من وجهة نظر الفقهاء أو الاتفاقيات الدولية، فقد وجد تشابهاً واختلافاً بين بعض عناصر جريمة القرصنة البحرية والجرائم الأخرى، كالجريمة الإرهابية وجريمة اختطاف الطائرات، لكون هذه الجرائم تتمتع بأوصاف تتشابه مـــع جريمـــة القرصنة البحرية، مما يجعل هناك صلة قوية بينها، لذا وجب الفصل بينهما وذلك على النحـــو التالي:

المطلب الأول : أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية والجريمة الإرهابية.

المطلب الثاني : أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصـــنة البحريـــة وجريمـــة اختطـــاف الطائرات.

المطلب الأول

أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجرائم الإرهاب

سيتناول البحث في هذا المقام أهم مقومات وأوصاف جريمة القرصنة البحرية من جهة و أوصاف ومقومات الجريمة الإرهابية من جهة أخرى، لكونهما ظاهرتين خطيرتين تمسان أمن المجتمع الدولي. لذا وجب تحديد درجة قرب جريمة القرصنة البحرية، ومدى تشابهها واختلافها من جرائم الإرهاب، حيث تتصف هذه الجرائم بصفة العنف والتهديد وإلقاء الرعب في نفوس المجني عليهم، وذلك على النحو التالي :

أولاً :- صفة العنف والتهديد

تتشابه جريمة القرصنة البحرية وجرائم الارهاب بأنها من الجرائم التي يستخدم فيها العنف لإتمامها، وهذا يجعلها جرائم مخيفة. فالعنف والقسوة في الفعل هو ما يبعث الفزع في نفوس المجني عليهم [1] ومن ناحية أخرى لا يوجد تعريف قانوني دقيق للعنف ولكن وجدت محاولات لتعريفه ومنها :- "هو كل ما يستخدم فيه الفاعل قدراً من الشدة والقوة، سواء كان ذلك باستخدام وسائل يدوية أم مواد متفجرة أم وسيلة أخرى من شأنها إلقاء الرعب وتحقيق المطالب وتمكين الجناة من سرعة تحقيق الغرض من القوة أو الشدة". [2]

وبالنظر إلى تعريف جريمة القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار، في المادة 15/أ بأنها :

أ- أي أعمال العنف غير المشروعة أو الاحتجاز ....

فلا تقوم جريمة القرصنة البحرية إلا باستخدام العنف، ويعني العنف استخدام القوة

---

[1] جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، (2006) ، الإرهاب والقرصنة البحرية، الرياض، ص29

[2] العدلي، د. محمود صالح، المرجع السابق، الجامعي ص41.

و البطش على نحو يخيف المجني عليهم ويرعبهم ويقهر قوتهم ،ويكون للقهر و الغلبه في النفوس وعلى الأعراض أو الأموال معنى أعمق وأشد في القرصنة البحرية ؛ لأنها تقع في أعالي البحار كما جاء في إتفاقية جنيف الأعالي البحار لعام1958م وليس هناك داعٍ لشرح أعالي البحار ، ومعنى ذلك أنه يتعذر على المجني عليه أن يستغيث أو يستنجد بالغير ، وهذا في حد ذاتة يلقي الرعب في نفوس المجني عليهم. [1]

أما عمل الإرهاب فالعنف هو جوهره كما هو في جريمة القرصنة البحرية، وإن اختلف الأسلوب الذي تقع بهِ، إذ إن لكل جريمة أو طائفة من الجرائم أفعالاً تتفق مع طبيعتها، فالعنف المؤدي إلى القتل و التدمير غير العنف المؤدي إلى الخطف والاحتجاز ، وهو غير العنف المؤدي إلى السلب والنهب [2]

ثانياً: صفة الغرض أو الباعث

تعّرف جرائم الإرهاب مهما كانت بواعثها أو أغراضها بأنها : " كل فعل من أفعال العنف أو التهديد أياً كان شكلة وبواعثه أو أغراضه ، يقع لتنفيذ مشروع إجرامي فردي أو جماعي بهدف إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم وإيذائهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم للخطر أوإلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة أو إحتلالها أو الاستيلاء عليها أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر "[3]

وبالنظر إلى هذا التعريف يتضح أن الأعمال الارهاب تهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس وترويعم أوإيذائهم أوتعريض حياتهم للخطر، فكان إطلاق الباعث ثم جاء بتقيد بكلمة (تهدف)

---

(1) جامعة نايف للعلوم الأمنية ، المرجع السابق ص29

(2) العادلي ،د. محمود صالح ، المرجع السابق ص41

(3) أحمد ، عبد الحميد عبد الخالق علي ،(2005). جريمة الإرهاب الدولي ، رسالة ماجستير غير منشورة جامعة القاهرة ، القاهرة ،ص523

وفي اعتقاد الباحث أن التقييد، هنا، يقصد به التمثيل لا الحصر. واستناداً إلى هذا التعريف يمكننا أن نجد بعض التشابه بين أهداف جرائم الإرهاب وأهداف جريمة القرصنة البحرية، فأعمال القرصنة البحرية تتصف غالباً بصفات العمل الإرهاب فهي من شأنها إلقاء الرعب في نفوس المتعرضين لها. ومن جهة أخرى أن أعمال القرصنة البحرية أضيق نطاقاً وأخص أهدافاً، فهي لا تقع إلا في أعالي البحار ،ولا تهدف عادةً إلا للسلب والنهب أو القتل أو الخطف.

أما وجرائم الارهاب فهي أوسع أهدافاً وأشمل من أهداف أعمال القرصنة البحرية، فقد تكون بواعث جريمة الإرهاب سياسية، عرقية، طائفية، دينية، أو غير ذلك.(1)

أما أعمال القرصنة البحرية- كما جاء في اتفاقية الأمم المتحدة في المادة 101/أ: أي عمل غير قانوني- ... (لأغراض خاصة) ونعني بالأغراض الخاصة هي الأغراض الاقتصادية، فقد سمي القراصنة في فترة من الفترات بـ "لصوص البحر".(2)

ومن خلال ما ذكر سابقاً يمكن تلخيص الفروق بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة الإرهاب بما يلي:-(3)

أ- مكان وقوع جريمة القرصنة البحرية، فهي لا تقع إلا في أعالي البحار أو مكان يقع خارج ولاية أي دولة ولا مجال لها في أماكن أخرى. بينما تقع جريمة الإرهاب في أي مكان، سواء كانت في البر أو البحر أو الجو.

---

(1) أبو زيد، د.رشدي شحاته، (2008). السياحة والإرهاب، ط1، الإسكندرية، دار الوفاء للطباعة والنشر ص217.

(2) جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المرجع السابق، ص32.

(3) جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مرجع سابق، ص32.

ب- صفة المعتدى عليهم في جريمة القرصنة البحرية فهم مستخدمو البحار سواء كانوا بحارة مسافرين وغيرهم من مرتادي البحار. أما المعتدى عليهم في جرائم الإرهاب منهم السياح أو المرافق الحيوية للدول أو السياسيون أو الدبلوماسيون ...

ج- أهداف جريمة القرصنة البحرية، عادة ما تقع بهدف السلب او النهب، ولا يهدف الجناة إلى الخطف إلا لطلب الفدية -عادة- وذلك عرضاً إذا كان من مستلزمات تحقيق الغرض الأساسي، أما الجرائم الارهاب فتتجه، في الغالب، إلى الوسائط الحيوية التابعة للحكومة المستهدفة حيث يتضح ذلك من خلال التعريف.[1]

المطلب الثاني

أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات:

قد يظهر بعض التشابه والاختلاف بين عناصر وأوصاف جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات، التي تعد من أهم وسائط النقل في الوقت الحالي، لذا ينبغي دراسة أوجه التشابه و الاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات وذلك على النحو التالي :

لقد نصت المادة (15) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 على أن القرصنة هي كل : [2]

أ- أي أعمال العنف غير المشروعة أو الاحتجاز أو لأي عمل من أعمال النهب، ارتكبت لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، وتوجه إلى:

---

[1] التيوري، د محمد عوض وجويمان، أغادير عرفان، (2006). علم الإرهاب الأسس الفكرية والتقنية والاجتماعية والتربوية لدراسة الإرهاب، دار الحامد للنشر والتوزيع الأردن ص 125

[2] قائد، د. بهجت عبدالله ، المرجع السابق، ص 15.

1- أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة

2- أي مساهمة إرادية تقوم بها سفينة أو طائرة

ونصت المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م بأنه [1]

أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة إذا ارتكب

1- في أعالي البحار ضد سفينة أوطائرة ...

2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في أماكن يقع خارج ولاية أي دولة

من خلال نص اتفاقية جنيف لأعالي البحار واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار يتبين أن الأفعال المرتكبة لا تقوم إلا ضد سفينة أو طائرة ولا تقوم بها إلا سفينة أو طائرة، ولمعرفة أوجه الشبه و الاختلاف بينها سيقسم هذا المطلب إلى فرعين :-

الفرع الأول

أوجه الشبه بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات

أولاً : صفة العنف أو التهديد

تعّرف جريمة اختطاف الطائرات بأنها : " قيام شخص أو أكثر بصورة غير قانونية، وهو على ظهر الطائرة في حالة الطيران بالاستيلاء عليها، أو محاولة السيطرة عليها بطريق القوة أو التهديد باستعمالها" [2]

---

(1) عمر، د. حسين حنفي المرجع السابق ،ص340

(2) الحسناوي ، علي جبار صالح (دت) . جرائم الخطف ،عمان ، الأردن ، دار المطبوعات و النشر ،ص23

وبالنظر إلى التعريف يظهر أن جريمة اختطاف الطـــائرات تقـــع (بـــالقوة والتهديـــد)، أي استخدام القوة أو التهديد، على نحو يخيف المجني عليهم ويرعبهم ويقهـــر قـــوتهم، ويكـــون للقهر والمغالبة دور في إتمام جريمة اختطاف الطائرات ومثلها جريمة القرصـــنة البحريـــة، لأنها تقع في الغالب في أماكن بعيدة، يتعذر على المجني علـــيهم أن يـــستغيثوا أو يطلبـــوا المساعدة من غيرهم وهذا في حد ذاته يلقي الرعب في أنفس المجني عليهم.[1]

فالعنف أو التهديد به هو جوهر أعمال القرصنة البحرية، كذلك جريمة اختطاف الطـــائرات وإن اختلف الأسلوب الذي تقع به أعمال العنف، ومن الطبيعي أن لكل جريمة طائفـــة مـــن الأفعال التي تتفق مع طبيعتها من خلال ما تقدم يبدو أن الـــشيء المـــشترك بـــين جريمـــة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات هو العنف والتهديد .

ثانيا : الاختصاص في الردع والعقاب لمرتكبـــي جريمـــة القرصـــنة البحريـــة وجريمة اختطاف الطائرات .

تعد جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات من الجرائم التي تمثل عدواناً علـــى أمن وسلامة المواصلات الدولية ، الأمر الذي يعطي اختصاصاً أو حقاً لكل دولة فـــي عقـــاب مرتكبي هذه الجرائم ، فقد ورد في المادة "105" من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعـــام 1982 إنه" يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان أخر خارج ولاية أي دولـــة ، أن تضبط أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وإن كانت واقعة تحت سيطرة القراصـــنة ، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص، وتضبط ما فيها من ممتلكات، ولمحاكم الدولة التـــي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من عقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ

---

(1) جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، المرجع السابق ، ص 32

بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية "[1]

فالمادة السابقة أكدت على الاختصاص العالمي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية ،والمحاكمة عنها بغض النظر عن جنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه

أما جرائم اختطاف الطائرات، فالاختصاص القضائي محصور فيها على الدول الأطراف في اتفاقية طوكيو عام 1963م و البالغ عددها 83 دولة وفقا للمادة الثالثة والرابعة من ذات الاتفاقية، يوجد اختصاصان موجودان في وقت واحد الأول اختصاص الدولة المسجل فيها الطائرة ، وحسب الفقرة الأولى من المادة الثالثة، و الثاني للدول التي تقع الجريمة في فضائها الجوي ، وذلك في المادة الرابعة من الاتفاقية [2]

أما الفقرة الأولى من المادة الحادية عشرة من ذات الاتفاقية ، فتنص على أنة " لكافة الدول المتعاقدة البالغ عددها أكثر من نصف دول العالم الحق في اتخاذ الإجراءات اللازمة لاستعادة الطائرة المخطوفة إلى قائدها الشرعي، أو لحفظ قيادة تلك الطائرة ."[3]

---

(1) عمر ،د. حسين حنفي ، المرجع السابق ص367

(2) الصماوي د. محمد منصور ،(2005). أحكام القانون الدولي العام ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ص270

(3) الصماوي ، د. محمد منصور ، مرجع سابق ص270

الفرع الثاني

أوجه الاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات

يظهر الاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة اختطاف الطائرات في الأمور التالية:

أولاً الباعث

جاء في اتفاقية جنيف لأعالي البحار في نصوصها أن أعمال القرصنة البحرية ترتكب لأغراض خاصة، أو لتحقيق مكاسب وفي الغالب هي مكاسب اقتصادية دون أن يكون لها هدف سياسي، وعلى العكس من جريمة اختطاف الطائرات، فهي ترتكب في الغالب لأهداف سياسية. [1]

ثانياً: مكان وقوع الجريمة

وفقاً لنص المادة 15/أ من اتفاقية جنيف لأعالي البحار تقع جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار وخارج اختصاص أي دولة، أما جريمة اختطاف الطائرات فهي تقع إما في مطارات الدول أو أثناء تحليق الطائرة فوق إقليم معين، الأمر الذي يبعدها عن مفهوم القرصنة البحرية، هذا من جانب،[2] أما من جانب آخر فقد جاء في اتفاقية طوكيو لعام 1963م في الفقرة الأولى، من المادة الأولى بخصوص ما يقع على ظهر الطائرة أنه يتطلب لارتكاب جريمة اختطاف الطائرات أن يتم الفعل من قبل شخص موجود على ظهر الطائرة نفسها ليس من شخص خارج الطائرة. [3]

---

(1) أبوعين، د.جمال زايد هلال،(2009). الإرهاب وأحكام القانون الدولي، ط1، اربد، عالم الكتاب الحديث، ص127.

(2) الصماوي، د.محمد منصور، مرجع سابق ، ص270.

(3) الصماوي، د.محمد منصور،مرجع سابق،، ص270.

استناداً لهذه الأسباب المذكورة، فإن اختطاف الطائرات لا يندرج تحت مفهـوم القرصـنة البحرية كما حددت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م. [1]

ثالثاً: من حيث النشأة

ظهرت جريمة القرصنة البحرية في مراحل ما قبل الميلاد، كما ذكر في هـذه الدراسـة، وقد عاودت الظهور في السنوات الأخيرة بشكل ملحوظ، بينما جريمة اختطاف الطائرات هـي جريمة حديثة، ظهرت بظهور الطائرات التي استخدمت كوسيلة للنقـل فـي أواسـط القـرن العشرين.

[1] الصماوي، د.محمد منصور،المرجع السابق،الجامعية، ص265.

المبحث الثالث

صور جريمة القرصنة البحرية

تأخذ أعمال القرصنة البحرية عدة صور: منها صور مباشرة كأعمال يمكن تقسيمها إلى عـــدة اعتبارات كنوع الوسائط المستخدمة أو الأهداف و البواعث أو حجم الاعتـــداء وخطورتـــه ، وصور غير مباشرة كأعمال الإسهام الطوعي و التحريض، وســوف يتنــاول الباحـــث هـــذه الصور بشكل مفصل ، وذلك من خلال الاتفاقيات الدولية التي عالجت هذه الظاهرة ، والأمثلة العملية التي أحدثت صوراً جديدة لهذه الجريمة . لذا سيقسم هذا المبحث إلى مطلبين :

المطلب الأول : الصور المباشرة لجريمة القرصنة البحرية

المطلب الثاني : الصورغير المباشرة لجريمة القرصنة البحرية

المطلب الأول

الصور المباشرة لجريمة القرصنة البحرية

جاءت الاتفاقيات الدولية بثلاث صور مباشرة لجريمة القرصنة البحرية، وهـي علـى النحـو التالي :

أولاً : صور جريمة القرصنة البحرية بناءً على نوع الوسائط المستخدمة.

بالنظر إلى تعريف اتفاقية جنيف لأعالي البحار واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، يتضح أن هناك خمس صور، تقوم بناءً على نوع الوسائط المستخدمة، وهي على النحو التالي :-[1]

1- قيام طاقم أو ركاب السفينة بالعمل الإجرامي ضد سفينة أخرى في أعالي البحار.

هذه الصورة شائعة وأقدم وأكثر انتشاراً في الوقت الحاضر حيث أن سفن القراصنة تهاجم السفن التجارية والسياحية بصفة متكررة.

2- قيام طائرة بالعمل الإجرامي ضد سفينة في أعالي البحار، تقع هذه صورة بقيام طائرة بمهاجمة سفينة والإعتداء عليها أو سلبها، وذلك من خلال إنزال القراصنة أو الهبوط على متن السفينة، ثم مهاجمتها مع الأخذ بالاعتبار أن الطائرة تمتلك القدرة على السيطرة علـى السفينة، وإيقافها عن طريق العنف أو التهديد

3-قيام طاقم أو ركاب السفينة بالاعتداء على أشخاص أو أموال أو ممتلكات في مكـان لا يخضع لسيادة أي دولة. [2]

---

[1] مركز الراصد للعلوم والبحوث والنشاطات، (2008). ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر وآثارها الأمنية على دول المنطقة

.http://arrasid.com/index.php.main/index+/23html

[2] اليمن، (2008). يبحث مكافحة القرصنة البحرية مع المنظمة البحرية الدولية

http://www.arabic.xinhuanet.com/arabic/2009-05/13/content_876757.html

4- قيام طاقم أو ركاب السفينة الحكومية بالتمرد أو الاعتداء على السفينة ذاتها، واستخدامها لأعمال القرصنة البحرية. [1]

5- قيام بعض طاقم أو ركاب السفينة الخاصة بالتمرد أو الاعتداء على السفينة ذاتها، حيث تعد أعمال التمرد والعصيان أعمال قرصنة بحرية. [2]

ثانيا : صور جريمة القرصنة البحرية بناء على الأهداف والبواعث

تصنيف الأهداف والبواعث لصور جريمة القرصنة على النحو التالي :

1) القرصنة بهدف السلب والنهب :

ترتكب أعمال القرصنة البحرية ، في الغالب بهدف ،سلب ونهب الأشخاص أو الممتلكات عن طريق استخدام القوة والعنف في البحار. [3] يتباين سلب ونهب الأشخاص ، فسلب الأشخاص إما أن يكون ممتلكات شخصية أو أموالاً يحملها كل شخص موجود على ظهر السفينة ، أوأن يتم سلب السفينة مع حمولتها كاملة مع الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة، و أشد الصور خطورة أن تنهب سفينة مع حمولتها كما حصل مع ناقلة البترول السعودية " سيريوس ستار" حيث تعد أضخم عملية قرصنة في الوقت الحاضر. [4]

2) القرصنة بهدف الانتقام أو الحقد أو الضغينة.

لم تعد أعمال القرصنة البحرية ترتكب في الوقت الحاضر بهدف السلب والنهب فقط، وإنما بهدف الحقد و الانتقام، فالقراصنة في هذا الوقت قد يهدفون لإغراق سفينة بما فيها من بضائع وأموال

---

(1) مركز الراصد للعلوم والبحوث والنشاطات ، المرجع السابق http://arrasid.com/index.php.main/index+/23html.

(2) اليمن يبحث مكافحة القرصنة البحرية مع المنظمة البحرية الدولية ، المرجع السابق

.http://www.arabic.xinhuanet.com/arabic/2009-05/13/content_876757.html

(3) قائد ، د. بهجت عبد الله ، المرجع السابق ، ص 32-36

(4) قناة الجزيرة ، المرجع السابق. -http://www.aljazeera.net.wr/exeres/d563e6bahtmll

لا لسرقتها ونهبها وإنما لإرضاء أنفسهم ، وذلك كما يحصل في الصومال ، عندما قامت الدول الكبرى برمي بقايا المصانع والصيد بطريقة غير مشروعة على الشواطئ الصومالية ،مما دفع الصوماليين لارتكاب أعمال القرصنة بهدف الانتقام. (1)

ونجد ما هو مدون في مسودة القانون الدولي عام 1956م، والتي بنيت عليها اتفاقية جنيف لأعالي البحر عام 1958م حول دوافع القرصنة البحرية بأن " نسبة السرقة غير مشترطة إذ إن أعمال القرصنة قد ترتكب بدافع الشعور بالكراهية والانتقام، ليس فقط بدافع الرغبة في تحقيق مكاسب معينة "(2).

3- القرصنة لأهداف عامة

إن الأصل العام لارتكاب أعمال القرصنة البحرية هو تحقيق أغراض خاصة كالمنافع الشخصية ، إلا أنه في الوقت الحاضر ثبت أن أعمال القرصنة تتحقق بالإضافة للمنافع الشخصية الأهداف عامة ، ومن الأمثلة على الأهداف العامة قضية" The serhassan pirate" حيث كانت أعمال العنف والسلب في هذه القضية تمثل دفاعا عن تنظيم سياسي ذا شكل ابتدائي في وجه الاستعمار الأوروبي. (3)

---

(1) قناة الجزيرة ، المرجع السابق.
http://www.aljazeera.net.wr/exeres/d563e6ba.a05gf73-a4a6d.htmll

(2) قناة الجزيرة ، المرجع السابق.
http://www.aljazeera.net.wr/exeres/d563e6ba.a05gf73-a4a6d.htmll

(3) قائد ، د . عبدا لله بهجت ، المرجع السابق ، ص 32-36

- قضية (The serhassan pirates) هذه القضية إثارت جدلاً كبيرا، حيث قام القراصنة للدول التي كانت محتلة من قبل الدول الأوروبية بالقيام بأعمال سلب ونهب سفن دول الاحتلال الأوروبي ، بالإضافة إلى خطف رهائن وتسليمهم مقابل الاعتراف ببعض التنظيمات السياسية المدافعة عن هذه الدول
- انظر ، أيضا ، قائد،د. عبد الله بهجت ، المرجع السابق ، ص 34

4- القرصنة ذات الباعث السياسي

يذهب بعض شارحي القانون إلى أن أعمال العنف والسلب التي ترتكب في البحر ذات الباعث السياسي، هي أعمال قرصنة بحرية، وترتكب أعمال العنف في البحر بهدف سياسي، كالمطالبة بالإفراج عن بعض المعتقلين السياسيين، أو المطالبة بالاعتراف بحق شعب معين في تقرير مصيره، أو إبداء المعارضة لنظام معين أو دعم تنظيم(1).

ومثال على ذلك ما حصل للسفينة "سانتا ماريا" التي استولى عليها أنصار الكابيين "بالغاو البرتغالي" في عرض البحر، وبالتالي الضغط على الدول التي تخطف السفن التي تحمل عدداً كبيراً من الركاب والأموال، وكما يرى معظم شارحي القانون أن القرصنة ذات الباعث السياسي هي أعمال إرهابية ولا يوجد قرصنة بهدف الباعث السياسي(2).

ثالثاً: التصنيف بناء على حجم الاعتداء

1- الاعتداء باستخدام أسلحة خفيفة:

يعد هذا الاعتداء بأنه الذي يرتكب على مقربة من السواحل ضد الصيادين أو المتنزهين، وتعرف المنظمة البحرية الدولية imo هذا النوع من السلب بأنه: "هجوم انتحاري يقع على طول السواحل وتنفذه مراكب قوية جداً يقودها مجرمون ولصوص مسلحون في البحر وهم عادة يحملون السكاكين ،وهدفهم في العادة هو السيولة النقدية"، ولا سيما تلك الصناديق الموجودة في كل مركب ،وكذلك الأغراض الشخصية الغالية الثمن، وهذا النوع من القرصنة شائع وتزيد نسبته عن 70% من الحالات(3).

(1)دبارة، مصطفى مصباح (1990). الإرهاب وجرائمه في القانون الدولي الجنائي، جامعة قاريونس، بناغازي، ص218.

(2) قناة الجزيرة، المرجع السابق.
http://www.aljazeera.net.wr/exeres/d563e6ba.a05gf73-a4a6d.htmll

(3) الراصد للعلوم والبحوث والنشاطات، المرجع السابق.
http://arrasid.comlindex.php.main/index+/23html.

2- السرقة والاعتداء المتوسط:

ويعني الاعتداء المتوسط هجمات عنيفة وسرقات تسفر عن جروح خطيـرة أو سـقوط قتلى، تنفذها عصابات منظمة جداً، وهي، في العادة، تكون مـسلحة تـسليحاً ثقـيلاً، وتعمـل لحساب غيرهم بالرغم من أنهم مستفيدون من شركاء البر المتواطئين معها، وهذا الشكل مـن القرصنة يمثل خطراً كبيراً جداً على الملاحة[1].

3- الاعتداء الإجرامي الخطير:

هذا الاعتداء هو أخطر أنواع الاعتداء المستخدم في ارتكاب القرصنة، حيث يـتم هـذا الاعتداء بارتكاب جرائم الخطف، ويستولي القراصنة على المراكب، ويعمدون على تمويههـا أولاً ثم يسجلونها باسم مزور؛ أما حمولتها، فتخطف أو تقذف في البحر. وذلك حـسب نـوع شبكة المافيا، وتسمي منظمة الملاحة العالمية مثل هذه الظاهرة (تقنية المراكب الـشبح) كمـا حددت المنظمة هذا النوع من القرصنة، بأنه أنشطة إجرائية وآلية مخططة وتحـت تـصرفها مواد هامه، وتستخدم عصابات هامة من رجال مدربين جداً ومسلحين تـسلحاً ثقـيلاً وعلـى استعداد تام لاستخدام أسلحة نارية.[2]

---

[1] الراصد للعلوم والبحوث والنشاطات، المرجع السابق.
http://arrasid.comlindex.php.main/index+/23html.

[2] الراصد للعلوم والبحوث والنشاطات، المرجع السابق.
http://arrasid.comlindex.php.main/index+/23html.

المطلب الثاني

الصور غير المباشرة لجريمة القرصنة البحرية

بناءً على تعريف اتفاقية جنيف لأعالي البحار واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، يتــضح أن هناك صورتين من القرصنة البحرية غير المباشرة

أولاً :- الاشتراك الطوعي في ارتكاب جريمة القرصنة البحرية

نصت المادة (15) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م أن :- [1]

1- أي عمل من أعمال الاسهام الطوعي في تشغيل السفينة أو الطائرة مع معرفة الوقائع ممــا يجعلها سفينة أو طائرة قرصنة،

ونصت المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م : [2]

1-القيام بعمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل السفينة أو الطائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ثانياً : التحريض على ارتكاب جريمة القرصنة البحرية

نصت المادة (15) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م على أنه : [3]

1- أي فعل من أفعال التحريض أو التسهيل عمداً للفعل هو موضّح في الفقرة 1 أو 2 من الفقرة الفرعية من المادة.

ونصت المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م على أنه :-

---

[1] قائد، د. بهجت عبدالله، المرجع السابق، ص 15

[2] قائد، د. بهجت عبدالله، المرجع السابق، ص 15

[3] قائد، د. بهجت عبدالله، المرجع السابق، ص 15

2- القيام بعمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في أحـــد التعـــريفين (أ،ب) أو يسهل عمداً في ارتكابها. [1]

من خلال ما سبق تقوم الصور غير المباشرة للجريمة على صـــورة التـــدخل الطـــوعي والتحريض على ارتكاب الجريمة أو التسهيل لارتكابها، وهذه الصور غير المباشـــرة يعاقـــب عليها القانون الدولي.

(1) عمر، د.حسين حنفي، المرجع السابق، ص340.

الفصل الثاني

موقف القانون الدولي من جريمة القرصنة البحرية

تعد جريمة القرصنة البحرية من الجرائم التي تمس مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، لأنها تشكل خطراً يهدد سلامة الملاحة الدولية، وهذه الجريمة لا تهدد دولـــة معينـــة وإنمـــا تهـــدد المجتمع الدولي، لذلك وضع القانون الدولي العام قواعد لمكافحة الجرائم ذات الصفة الدوليـــة، ودعا الدول إلى التضافر والتعاون والتنسيق للحد منها، وسوف يتناول الباحث موقف القـــانون الدولي من جريمة القرصنة البحرية في مبحثين هما :

المبحث الأول: النظام القانوني لتجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي .

المبحث الثاني : الاختصاص القضائي وعقوبة جريمة القرصنة البحرية .

المبحث الأول

النظام القانوني لتجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي

عند ارتكاب أحد أعمال القرصنة البحرية؛ تقوم المسؤولية الجنائية، وذلك بتطابق الفعل المرتكب مع النموذج المحدد له في النص التجريمي، بمعنى آخر وجود قاعدة قانونية تجرم أعمال القرصنة البحرية، وارتكاب فعل يخالف هذه القاعدة القانونية، أي (لا جريمة دولية ولا عقوبة إلا بنص).

من خلال ما تقدم سيتناول الباحث في هذا المبحث النظام القانوني لتجريم القرصنة البحرية على النحو التالي:

المطلب الأول: الأساس القانوني لتجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي.

المطلب الثاني: ضوابط تجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي.

المطلب الأول

الأساس القانوني لتجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي

يقوم الأساس القانوني لتجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي على منع أفعال السلب والنهب والاحتجاز والاعتداء وغيرها من الأفعال، التي تلحق الضرر بالأفراد والأموال في البحر العام، وهذا ما دفع المجتمع الدولي لمحاربة جريمة القرصنة، حيث تعد جريمة القرصنة البحرية من أول الجرائم التي قام عليها مبدأ الاختصاص العالمي لمحاربتها، أي يحق لكل دولة القبض على القراصنة ومحاكمة مرتكبيها، بسبب أن القرصنة البحرية تعد تهديداً مباشراً للنقل البحري الذي يعتمد عليه الاقتصاد العالمي، وبناءً عليه فإن خطورة الجريمة وما فيها من ظروف أضفت عليها صفة الجريمة الدولية. ومن هنا نصت الاتفاقيات الدولية على تجريمها؛ لأنها تحدث الضرر للدول والأشخاص الطبيعيين، لذا فإن الأساس في جريمة القرصنة البحرية هو ارتكاب أفعال الاعتداء في البحار العامة.

وبناءً على ما سبق سيتناول الباحث تجريم القرصنة البحرية على مرحلتين :-

أولاً : تجريم القرصنة البحرية على أساس عرفي

ثانياً : تحريم القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية.

المرحلة الأولى : تجريم القرصنة البحرية على أساس عرفي.

كان العرف الدولي واحداً من أهم مصادر القانون الدولي، فقد جرم العرف الدولي أعمال القرصنة البحرية وأعدها مخالفة للأعراف الدولية، فقد كان حتى عهد قريب المصدر الأساس لقواعد القانون الدولي التقليدي، وما زال يلعب دوراً هاماً في تطوير قواعد القانون الدولي[1]. فالعرف الدولي عبارة عن :"مجموعة من القواعد القانونية التي نشأت في المجتمع الدولي نتيجة اعتياد الدول الالتزام بها في تصرفاتها مع غيرها في حالات معينة

[1] عدس، د. عمر حسن، (2007). مبادئ القانون الدولي المعاصر، القاهرة، مؤسسة الطوبجي للتجارة والطباعة والنشر، ص25.

لشعورها بوجوب إتباعها بوصفها قواعد اكتسبت صفة الإلزام الدولي "[1]وعلى هذا الأساس فقد جــرم العنف الدولي أعمال القرصنة البحرية في إطار النهب والسلب لفترات زمنية طويلة، كما ذكــر ســابقا، وأن أعمال السلب والنهب والعنف والاحتجاز وغيرها ، من أعمال القرصنة هي ، في الحقيقــة جريمــة دولية . وظل تجريم القرصنة البحرية على أساس عرفي إلى أن جاءت اتفاقية باريس عام 1856م وتــم توقيع هذه الاتفاقية في نطاق واسع، ولم تكن في إطار منظمة دولية، لذلك يذهب أغلبية شارحي القــانون الدولي إلى اعتبار اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958م، هي البداية لتجريم القرصنة البحرية وبعدها جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م، القرصنة عامي واتفاقيــة قمــع الأعمــال غيــر المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية ، حيث جرمت هذه الاتفاقيات أعمال 1988– 2005م[2].

المرحلة الثانية : تجريم القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية .

تعد الاتفاقيات الدولية مصدراً من مصادر القانون الدولي، وهي بمثابة تشريع فــي النظــام القــانوني الدولي . ومن هنا جرمت القرصنة البحرية استناداً إلى الاتفاقيات الدولية على النحو التالي:

أولا : جرمت القرصنة البحرية أول مرة بموجب اتفاقية باريس الموقعة في 16 ابريل عــام1856م

وبهذا التجريم ألغيت القرصنة المباحة وانتهى العصر الذهبي للقرصنة البحرية ،وهذه الاتفاقيــة وقعــت عليها الكثير من الدول. [3]

---

[1] Schachter,Oscar,(1991).international law antihero and practice,martinus Inho publishers, Dordrecht,bostin, London 281

[2] جمعة ، د ز حازم حسين ،(1993) ز قانون الدولي العام ، جامعة الزقازيق ، القاهرة ص 74

[3] ابو هيف ، علي صادق ، الرجع السابق ، ص 840

ثانياً: تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار، الموقعة في عام 1958م

تعد هذه الاتفاقية الحجر الأساس الذي وضع المبادئ الأساسية لتجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي، حيث قامت هذه الاتفاقية بتعداد الأعمال التي تعد جريمة قرصنة بحرية وذلك في ظل هيئة الأمم المتحدة، حيث جاء في المواد (4) إلى (23) ما يخص تجريم القرصنة البحرية،وقد أتت هذه المواد صريحة في تعداد أعمال القرصنة وتجريمها وتكليف الدول الموقعة بفرض عقوبات عليها.[1]

ثالثاً: تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م.

جرمت هذه الاتفاقية القرصنة البحرية في موادها(100– 107)، حيث نصت المادة(105) على ما يلي: "يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو خارج ولاية أي دولة أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة أو أي سفينة أو طائرة أخذت بطرق القرصنة، وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة أو أن تقبض على من فيها من أشخاص، وتضبط ما فيها من ممتلكات" وهذا تكرار لما جاء في اتفاقية جنيف لأعالي البحار في المادة (21) التي أبرمت عام 1958. لكن شريطة أن يقع الفعل خارج ولاية أي دولة أو في أعالي البحار. أما إذا وقع الفعل في إقليم دولة معينة فهي من اختصاص تلك الدولة، وتمارس سيادتها على أساس إقليمي بموجب القانون الوطني.[2]

هذه الاتفاقية حظيت بانتشار واسع، واعترفت بها أكثر من (151) دولة في العالم وصادق عليها (127) دولة في العالم حتى عام 1998م.[3]

---

[1] Brownlie. (1999). Principles of public international law , (5st end), Oxford page 236

[2] المجذوب، محمد، (2002) . قانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت لبنان ص 3610

[3] الفار، د. عبد الواحد محمد، المرجع السابق. ص 450

رابعا : تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية

الموقعة في شهر مارس ، عام 1988م في روما، فإضافة إلى الاتفاقيات السابقة التي جرمت القرصنة البحرية ، جاءت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة بتجريم أعمال القرصنة البحرية ، كأحد الأعمال غير المشروعة ، ضد أمن الملاحة البحرية ،وذلك في المادة الثالثة منها، ودعت هذه الاتفاقية لتعاون الدول المصادقة على الاتفاقية للقضاء على القرصنة البحرية. [1]

خامسا: تجريم القرصنة البحرية في بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة البحرية عام 2005م .

جاءت الاتفاقية بتجريم استخدام السفن كأداة للقيام بأعمال قرصنة بحرية والقيام بأعمال سلب ونهب والسفن، وذلك في المادة الثالثة منها. [2]

بعد العرض السابق يتبين أن جريمة القرصنة البحرية جرمت، في البداية، على أساس عرفي ومن ثم على أساس الاتفاقيات الدولية وذلك في أطار هيئة الأمم المتحدة.

سادسا: تجريم الاشتراك والمساعدة والتحريض على ارتكاب جريمة القرصنة البحرية.

جاءت الاتفاقيات الدولية بتجريم من يرتكب أعمال القرصنة البحرية بشكل مباشر وجرمت أيضا أعمال التحريض والاشتراك والمساعدة في ارتكاب جريمة القرصنة البحرية ويجب مراعاة شروط التحريض ، والاشتراك في قانون الدول التي تضبط القراصنة ومراعاة أحكام القانون الدولي ، ومن هذا المنطلق ذكرت اتفاقية جنيف لأعالي البحار في الفقرة الثانية من المادة 15 بقولها أي عمل يعد اشتراك اختياري

---

[1] جامعة نايف العربية ، للعلوم الأمنية ، المرجع السابق، ص 23

[2] د. العنزي ، عبد الرحمن ومتولي ، محمد(2008). تحليل السياسة العامة لمواجهة التطرف في دولة الكويت ، (ط1)، القاهرة ، دار النهضة العربية ، ص 256

- قد عنيت المنظمة البحرية الدولية في عام 1986م بإعداد مشروع اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد امن الملاحة ثم عقد مؤتمر لمناقشة مشروع القرار في 10 مارس عام 1988 في مدينة روما في ايطاليا وقد دخل حيز التنفيذ في مارس 1992م .
- انظر جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، مرجع سابق ، ص 23

في إدارة السفينة مع العلم بأن تلك السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة " وجاء أيضا في الفقرة الثالثة منها قولها: أي عمل من أعمال التحريض والتسهيل عمدا لارتكابها [1]

وجاء في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م في المادة (101) في الفقرة (ب-ج) منها بقولها :" أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل السفينة أو الطائرة ، مع العلم بالوقائع التي تضفي صفة القرصنة " والفقرة (ج) بقولها أي عمل يحرض على ارتكاب الأعمال الموصوفة في الفقرة (ا،ب) ويسهل عمدا في ارتكابها. [2]

يتضح من خلال هذه الاتفاقيات التي نصت على تجريم المساعدة والاشتراك والتحريض على ارتكاب أعمال القرصنة، وترك لقانون الدول التي تقبض على القراصنة، هي التي تحدد العقوبات بحسب قانونها الداخلي.

سابعا:تجريم أعمال السفن الحربية أو الحكومية أو السفن الثائرة التي تقوم بأعمال القرصنة البحرية:

1- تجريم أعمال السفن الحربية أو الحكومية

إذا أمعن النظر في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م، وجد أنهما اشترطتا وجود غرض خاص لإتمام جريمة القرصنة البحرية ، وبالتالي لا يدخل ضمن جريمة القرصنة ما ترتكبه السفن الحربية أو الحكومية أثناء الحرب ضد سفن العدو، وبما لا يتجاوز قواعد قانون الحرب وقواعد القانون الإنساني والدولي من جهة ، ومن جهة أخرى

---

[1]علام،د. عبد الرحمن حسين ،(1988) . المسؤولية الجنائية في مطاق القانون الدولي الجنائي ،(ج1)، دار النهضة الشرق ، القاهرة ،ص260

[2]عمر، حسين حنفي ، المرجع السابق ، ص431

هذه السفن مأذون لها من قبل الدولة التي تنتمي إليها.[1] وهذا ما جاء في المادة (103) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م حيث "تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة، إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحدا أعمال القرصنة المشار إليها في المادة"101". وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي عمل من هذه الأعمال، مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذه الأعمال".[2] إذا ارتكبت هذه السفن المذكورة في المادة (103) عمل يعرّض أمن الملاحة البحرية للخطر، أو أي عمل يمثل انتهاكاً لأحكام القانون الدولي العام، حيث اعدت هذه الأعمال أعمال قرصنة بحرية، كما جاء في حكم محكمة نورمبوج عام 1946م بسبب ما أتت به الغواصة الألمانية من أعمال في الحرب العالمية الأولى.

وقد كررته في الحرب العالمية الثانية، حيث قالت المحكمة في حكمها: من ينتهك قواعد القانون الدولي يعد قرصاناً وإن كان تنفيذاً لأوامر عليا.[3]

2- تجريم أعمال السفن الثائرة

بالنظر إلى نص المادة (102) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م التي جاء فيها "إذا ارتكبت أعمال القرصنة المنصوص عليها في المادة (101) سفينة حربية، أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة".[4]

---

[1] الفار، عبدالواحد محمد، المرجع السابق، ص454.

[2] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (1982)م، المرجع السابق.

[3] الفار، عبدالواحد محمد، مرجع سابق، ص454.

[4] الفار، عبدالواحد محمد، مرجع سابق، ص454.

من خلال النص السابق إذا قام طاقم السفينة أو الحربية بالاستيلاء على السفينة وقاموا بأعمال القرصنة، هنا يفقدون حصانة الدولة التي ينتمون إليها، ويخضعون إلى أحكام القراصنة البحريين.

أما إذا قاموا بثورة على الدولة التي ينتمون إليها، وقاموا بأعمال قرصنة على سفن دولتهم فلا يعتبرون قراصنة في حالة اعتراف هذه الدولة بالثائرين عليها، وهذا الوضع يكسبهم صفة المحاربين، وعليهم مراعاة أحكام القانون الدولي في هذا.[1]

أما إذا لم تعترف الدولة بهذه الأعمال هنا جاء تفسير الدكتور"طلعت الغنيمي" الذي فرق بين أعمالهم إذا وجهت "أعمال الثوار" إلى سفن الدولة التي ينتمون إليها فقط ،هنا لا يجوز التدخل في هذه العمليات ما دامت لا تتعدى إلى سفن الغير، أما إذا دخلت سفنهم لمياه إقليمية لدولة أخرى، أو هاجمت سفن الثوار سفن تابعة لدول أخرى، فهذا يعد من قبيل أعمال القرصنة البحرية. وتأكيداً لرأي الدكتور "طلعت الغنيمي" فقد عملت بهذا الاتجاه انجلترا وأخذت به في لوائحها البحرية وقبلته الكثير من الدول.[2]

المطلب الثاني

أركان جريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي

لقد تبين في المطلب السابق أساس تجريم البحرية، لكن ينبغي بيان ضوابط؛ لينطبق الأساس التجريمي على الأفعال التي توصف بأنها جريمة قرصنة بحرية في ضوء القانون الدولي. ويمكن تعداد تلك الضوابط، وهي:

---

(1) الفار، عبدالواحد محمد، المرجع السابق، ص456.

(2) الفار، عبدالواحد محمد، المرجع السابق، ص456.

أولاً : الإتيان بأعمال عنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلبي ضد أموال أو أشخاص موجودين على السفن في البحار العالية . ويتم ذلك باستخدام السلاح و التهديد .[1]

وقد يثار تساؤل هنا عما إذا كانت طرق الغش التي يلجأ إليها القراصنة ، أحياناً ، في عرض البحر قد تؤدي إلى اصطدام السفينة بالصخور، فهل تعد هذه الأعمال أعمال عنف وتقوم بها الجريمة ، الراجح هنا طالما كانت الغاية النهائية من استخدام الغش أو الخداع من أجل التوصل للسيطرة على السفينة أو الاستيلاء عليها بما فيها ، فإنها تعد من قبيل القرصنة البحرية. [2]

ثانياً: الأغراض الخاصة

يجب أن ترتكب جريمة القرصنة البحرية لأغراض خاصة للقراصنة ، الذين يرتكبون الجريمة، وذلك حسب ما ورد في المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م، التي جاء فيها : أعمال العنف أو الاحتجاز غير قانونية أو السلب ... لأغراض خاصة وتقصد بالأغراض الخاصة هي المكاسب المادية المتحققة من جراء ما يقوم به القراصنة من أعمال عنف أو سلب أو احتجاز [3] ، ومثال ذلك ما يحصل في الوقت الحالي في الصومال، فقد قام الصوماليون بالإفراج عن السفينة النرويجية في 2009/6/28م مقابل حصولهم على فدية مالية [4]

ثالثاً : أن يكون مكان الجريمة أعالي البحار :

لكي تقع جريمة قرصنة بحرية يجب أن تتم خارج ولاية أي دولة، أو في أعالي البحار

---

(1) عبد الحميد ،د. محمد سامي ،(دت) . أصول القانون الدولي العام ، الإسكندرية ، منشأة المعارف ، ص340

(2) الفار ،د. عبد الواحدمحمد ، المرجع السابق ،ص451

(3) عمر،د. حسين حنفي ، المرجع السابق ، ص356

(4) قناة الجزيرة ، برنامج ما وراء الخبر، المرجع السابق
http://www.aljazeera.net/exeres/html

حيث لا توجد سيادة لأي دولة في تلك المناطق، وهكذا ما نصت عليه اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م، في المادة (15)، وذلك لاعتبار جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية[1]. لكن هل أعمال العنف والسلب والاحتجاز، وغيرها من الأعمال التي ترتكب ضد الملاحة البحرية في المياه التي تخضع لسيادة الدول أعمال قرصنة بحرية، ورداً على ذلك جاءت المنظمة البحرية الدولية imo بتسمية هذه الأعمال بالـ (السطو المسلح على السفن)، وذلك في قرارها (22)/9022 لسنة 2001م.[2]

وتعرّف المنظمة imo السطو المسلح على السفن بأنه "أي عمل غير مشروع من أعمال العنف والسلب أو الإحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب أو أي تهديد بالسلب غير أعمال القرصنة يكون موجهاً ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة ويقترف ضمن ولاية حدود إحدى الدول".[3]

رابعاً : العلم بالفعل واتجاه الإرادة لارتكابه .

نصت المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار : "أي عمل يعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة السفينة أو الطائرة مع العلم بأن تلك السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة".[4]

فلو قام شخص ما بأعمال القرصنة البحرية بالإكراه أو التهديد، هنا لا تقوم جريمة القرصنة اتجاه هذا الشخص لانتفاء القصد الجنائي .

---

(1) عبد الحميد، د. محمد سامي، المرجع السابق، ص 241

(2) منظمة البحرية الدولية، قرار (22)/9022 لسنة 2001م
Http:www.imo.org/facilitation/main frame .asp;? to pes-id=36 htmll.

(3) منظمة البحرية الدولية، المرجع السابق
Http:www.imo.org/facilitation/main frame .asp;? to pes-id=36 htmll.

(4) عبد الحميد، د. محمد سامي، المرجع السابق، ص 341

*imo: اسطلاح مختصر يعنى به "المنظمة البحرية الدولية"

خامساً: أن تقع الجريمة من سفينة قرصنة ضد سفينة أخرى:

جاء في المادة (15) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958م أن تقع الجريمة (ضد سفينة أخرى)أو (ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال) ، فإذا قام شخص بقتل شخص داخل السفينة أو سلب ماله لا يعدّ قرصاناً وإنما يعّد مخالفاً لقانون الدولة التي ترفع علمها السفينة ولكي تقع جريمة قرصنة بحرية يجب أن ترتكبه سفينة قرصنة ضد سفينة أخرى حيث تعد سفينة القرصنة هنا أداة ارتكاب .[1]

سادساً : وقوع هذه الأعمال بصورة غير مشروعة

هناك صور مشروعة للسلب و النهب في أعالي البحار.

1- حالة الدفاع الشرعي ، مع مراعاة أحكام القانون الدولي .

2- قيام السفن الحربية أو الحكومية بأعمال قرصنة في حالة الحرب ضد العدو

3- قيام السفن الثائرة إذا اعترفت الدولة بهذة الثورة ، وذلك بقيام هذه السفن بأعمال قرصنة ضد سفن الدولة التي ينتمي إليها .[2]

إذا وقعت أحد هذه الحالات المذكورة لا نكون أمام جريمة قرصنة بحرية، وهذه الحالات قد أباحها القانون الدولي ، أما إذا وقعت على غير هذه الحالات المذكورة ، فتقوم جريمة القرصنة البحرية

---

(1) عبد الحميد ،د. محمد سامي ، المرجع السابق ص341

(2) عمر، د. حسين حنفي ، المرجع السابق، ص346

المبحث الثاني

الاختصاص القضائي وعقوبة جريمة القرصنة البحرية

أعطى القانون الدولي الحق في الاختصاص القضائي للدولة التي تضبط مرتكبي جريمة القرصنة البحرية ، أي حق ممارسة الاختصاص العالمي في مكافحة هذه الجريمة ، وذلك استناداً إلى المادة (105) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م ، ويقصد بالاختصاص القضائي : سلطة الملاحقة والضبط والتفتيش والتحقيق والقبض والمحاكمة وتوقيع العقوبة . حيث أناطت سلطة الملاحقة والقبض والتفتيش والتحقيق للسفن الحربية أو الطائرات الحكومية استناداً إلى نص المادة (107) من نفس الاتفاقية ، أما المحاكمة وتوقيع العقوبة فهي من اختصاص الدولة التي ضبطت سفنها مرتكبي جريمة القرصنة ، ويطبق القانون الداخلي للدولة الضابطة مع مراعاة أحكام القانون الدولي . وفي حال القبض على القراصنة يجب اقتيادهم إلى ميناء الدولة الضابطة تمهيداً لمحاكمتهم وتوقيع العقاب عليهم ، مع الأخذ بعين الاعتبار ما يقع في المياه الإقليمية للدول لأن ما يقع من جرائم داخل المياه الإقليمية للدول يكون من اختصاصها ، أما ما يقع في البحار العالية فيجب مراعاة ممارسة الاختصاص العالمي في مكافحة جرائم القرصنة، وبالتالي فهي تخضع وفقا للتفصيل التالي:

أولاً: ضبط جريمة القرصنة البحرية .

ثانياً : التحقيق في جريمة القرصنة البحرية .

ثالثاً: السلطة المختصة بمحاكمة القراصنة البحريين .

رابعا : توقيع العقوبة على مرتكبي جريمة القرصنة البحرية.

أولاً: ضبط جريمة القرصنة البحرية

استقر العرف الدولي منذ أقدم العصورعلى أن جريمة القرصنة البحرية جريمـــة دوليـــة، وبالتالي يترتب على مرتكبيها مسؤولية دولية، واعتبار القرصان عدواً للجنس البـــشري يهـــدد حرية الملاحة[1]، فإذا وجدت أسباب تبرر الشك في أن أحد السفن قد تكون سفينة قرصنة، فإنه يجوز لكل سفينة حربية أو طائرة حكومية زيارة السفينة المشكوك فيهـــا ، ولا يمكـــن لـــسفن القرصنة الاحتماء وراء علمها؛ لأن أعمال القرصنة تجرد السفينة من جنسيتها، ولكل الـــدول الحق في القبض على القراصنة ومحاكمتهم، والتجريد هنـــا فقـــط مـــن حيـــث الاختـــصاص القانوني[2]، ومن هذا المنطلق نصت المادة (104) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م بأنه "يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت ســـفينة أو طائرة قرصنة، ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمـــر الاحتفـــاظ بجنسيتها أو فقدانها لها ".[3] ومن جهة أخرى نصت المادة (105) من الاتفاقية نفسها على أنـــه "يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في مكان يقع خارج ولاية أي دولة أن تضبط أي ســـفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة، وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة. وأن تقبض على مـــن فيها من أشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات، ولمحاكم الدولة التي قامت بالضبط أن تقـــرر ما يفرض من عقوبات".[4]

---

(1) قائد، بهجت عبدالله، المرجع السابق، ص36.

(2) قائد، بهجت عبدالله، مرجع سابق، ص36.

(3) الفار، عبدالواحد محمد، المرجع السابق، ص458

(4) الفار، عبدالواحد محمد، مرجع سابق، ص458

- الضبط: ما يقوم به مأمور الضبط القضائي من البحث عن الجرائم ومرتكبيها وجمع الاستدلالات التي تبرم للتحقيق في الدعوى
- أنظر البحر، ممدوح خليل، (1998). أصول محاكمات جزائية الأردني، الأردن، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع ص263

واستناداً إلى هذا النص، فإنه يحق لكل دولة في أعالي البحار أو خارج ولايتها الإقليمية الحق في ضبط جريمة القرصنة وتحديد الإجراءات اللازمة التي تتخذ بشأنها وفق قانونها الداخلي وأن تقرر ما يفترض من عقوبات، وهذا يعني ممارسة الاختصاص العالمي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية[1]، حيث لا يوجد سلطة مختصة بالذات بضبط جريمة القرصنة البحرية، وإنما الحق لكافة دول العالم سواءً كانت دولة ساحلية أو دولة حبيسة أن تقوم بضبط جريمة القرصنة، ويعود ذلك إلى أن جريمة القرصنة البحرية موجهة ضد كيان جماعة دولية.[2]

*** أحكام ضبط جريمة القرصنة البحرية**

1. أن يقوم بعملية ضبط سفن القرصنة، السفن الحربية أو الطائرات العسكرية التابعة للدول.
2. يجب أن تقع عملية ضبط سفن القرصنة في أعالي البحار أو في مناطق خارج ولاية الدول.
3. وجود دلائل قوية تدل على أن السفن التي يتم ضبطها هي سفن قرصنة بحرية.[3]

بالنظر إلى الأحكام السابقة يتبين أن الجهاز المختص بعملية الضبط نوعان، هما: سفن حربية أو طائرات عسكرية يكون لها الحق بالقيام بعملية الضبط. ويجب أن تقع عملية الضبط في أعالي البحار لكي، يحق للدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقوم بالمحاكمة، وهذا ما جاء في نص المادة (105) من اتفاقية الأمم المتحدة لعام1982م [4]

---

[1] الفار، عبدالواحد محمد، المرجع السابق، ص458.

[2] خالد، عدلي أمير، (1995). إجراءات الدعوى الجنائية، الإسكندرية، منشأة المعارف، ص12.

[3] عمر، د.حسين حنفي، المرجع السابق، ص366.

[4] عمر، د.حسين حنفي،مرجع سابق، ص366.

أما إذا تم ضبط سفينة ما ، ولم تكن هذه السفينة من سفن القرصنة ، هنا يحق للدول التي تم ضبط سفنها بمطالبة الدولة التي تتبعها السفن التي قامت بعملية الضبط بتعويضات حسب ما جاء في المادة "106" من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م. [1] التي تنص على أنه :" عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط ، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها ، مسؤولية أي خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط"

واستناداً إلى هذا النص إذا تم ضبط السفينة دون مبررات كافية تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط إزاء الدولة التي تتبعها السفن أو الطائرات المضبوطة أي خسائر يسببها هذا الضبط "[2]

ثانيا : التحقيق بجريمة القرصنة البحرية

يعد التحقيق من الإجراءات الماسة بالحرية الشخصية ، لكونه وجوبياً يخضع له الشخص باعتباره من الإجراءات التي تهدف إلى الوصول للحقيقة ، في التنظيم الجزائي ، حيث تسعى السياسة الجنائية المعاصرة إلى إقامة نوع من التوازن بين اعتبارات تحقق العدالة والأمن وضمانات الحرية .

واستناداً إلى نص المادة (105) المذكورة سابقاً من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م ، التي أعطت كافة إجراءات التحقيق والتفتيش وغيرها من الإجراءات للدولة ، التي قامت بعملية ضبط جريمة القرصنة البحرية ، ويشترط أن تكون كل هذه الإجراءات متوافقة مع ما ينص عليه القانون الدولي والقانون الدولي الإنساني. [3]

---

(1) الفار د. عبد الواحد محمد ،المرجع السابق، ص458

(2) الفار د. عبد الواحد محمد ،مرجع سابق، ص458

(3) البحر ، د. ممدوح خليل ، المرجع السابق ، ص 264

ثالثاً: السلطة المختصة بمحاكمة القراصنة

تعد أعمال القرصنة البحرية أعمالاً شخصية لا تمت إلى الدولة بصلة، فلو فرض أن أحد الدول فوضت إحدى رعاياها للقيام بعمليات القرصنة، فهذا لا يعفي هذا الشخص الذي ارتكب هذه الجريمة من العقوبة، فجريمة القرصنة البحرية جريمة دولية أي موجهة ضد كيان جماعة دولية، وبالتالي تنتفي الحماية الدولية لها باعتبار أن القرصان شخص خارج عن القانون، يهدد حرية الملاحة في البحار، ومن هذا المنطلق جاءت المادة(105) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م بحسم السلطة التي يجوز لها محاكمة القراصنة بقولها: "لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من عقوبات"[1]

استناداً إلى المواد السابقة من اتفاقية الأمم المتحدة ،فإنه يجوز للسفن الحربية والطائرات الحكومية ملاحقة أو مهاجمة القراصنة وإلقاء القبض عليهم وتقديمهم إلى المحاكم الوطنية، لكن ضمن شروط معينة أولها:

أ- أن يتم الضبط في أعالي البحار.

ب-وجود نص قانوني لجنسية السفينة التابعة للدولة التي تقوم بعملية الضبط تجرم عملية القرصنة البحرية ضمن القانون الداخلي ،و الالتزام بمبدأ الشرعية الجنائية الذي يقضي بأنه "لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص". [2]

ج-وجود محاكم مختصة تحاكم القراصنة التي قامت بعملية الضبط، ونجد مثالاً واضحاً ما يحصل في الصومال، فعندما يتم القبض على القراصنة الصوماليين في المياه

(1) الفار، د.عبدالواحد محمد، المرجع السابق، ص458.

(2) عمر، د.حسين حنفي، المرجع السابق، ص373.

الإقليمية الصومالية، فإنه يجب تسليمهم إلى الحكومة الانتقالية الصومالية، وذلك حسب ما يقره القانون الدولي في بسط سيادة الدولة على إقليمها، لكن لا يوجد حكومة مركزية ولا محاكم قانونية في دولة الصومال قادرة على محاكمة القراصنة، فهنا تتضح الثغرة القانونية في الاتفاقيات الدولية التي تعنى بجريمة القرصنة البحرية، وعدم قدرتها على حل المشكلة.[1]

من هنا قامت الولايات المتحدة الأمريكية والعديد من دول أوروبا بتوقيع مذكرة تفاهم مع دولة كينا بشأن محاكمة هؤلاء القراصنة بعد القبض عليهم سواء من قبل القوات الصومالية، أو القوات الدولية الموجودة.[2]

د- أن يقوم بعملية ضبط السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في الخدمة الحكومية.

هذا ما جاء بنص المادة (107) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م بأنه "لا يجوز أن تتخذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا السفن الحربية أو الطائرات ،التي تحمل علامة واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك". [3]

هذه المادة وقع خلافٌ عليها، وهو مدى أحقية السفن التجارية الخاصة بالتصدي للقراصنة، هنا يجوز لهذه السفن التصدي، لكن في حالة الدفاع الشرعي عن النفس، أما مهمة المحافظة على أمن البحار، فهو من اختصاص السفن الحربية والطائرات العسكرية

[1] عمر، د.حسين حنفي، المرجع السابق، ص372.

[2] عمر، د.حسين حنفي، مرجع سابق، ص372.

[3] الفار، د.عبدالواحد محمد، المرجع السابق، ص460.

وفق ما نصت عليه المادة (107) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعـــام 1982م.[1] ومن خلال ما سبق أعطى القانون الدولي العام الحق لكل الــدول القــبض علـــى القراصـــنة، ومحاكمتهم بمعرفة محاكمها الخاصة، ولا يجوز التعرض للدول التي ينتمي إليهـــا القرصـــان بجنسيتها، ولا يجوز للسفن التي تعرضت للقرصنة البحريـــة أن تقـــوم بأعمـــال انتقاميـــة أو هجومية، فالمسؤولية كما ذكر سابقاً مسؤولية شخصية ولا تمت للدولة بصلة.[2]

ومن جهة أخرى هناك نداءات لبعض المؤسسات الدولية والوطنية بالمطالبة بوضع إطـــار قانوني من خلال نصوص قانونية مختصة لمحاكمة القراصـــنة، وفـــرض عقوبـــات تخـــص مرتكبي جريمة القرصنة وإنشاء محكمة مختصة لمحاكمة القراصنة.

تلبيةً لهذه النداءات أبدت المحكمة الدولية لقانون البحار اســـتعدادها للنظـــر فـــي قـــضايا القرصنة البحرية[3]، أو قيامها بوظيفة الرقابة على الإجراءات القانونية التي تتبع للقبض علـــى القراصنة، حتى إصدار الحكم عليهم داخل الدول. ويؤيد الباحث هذه النـــداءات، حيـــث نجـــد عقوبات مرتكبي جرائم القرصنة متفاوتة من دولة إلى أخرى ،وبالتالي قـــد توجـــد عقوبـــات تصلإلى عقوبة الإعدام ، وعقوبات تصل إلى السجن لبضع سنين، وبالتالي يجب وضع إطـــار قانوني عام لهذه الجريمة[4].

---

[1] الفار، د.عبدالواحد محمد، المرجع السابق، ص458.

[2] وكالة الأنباء، (2009). الأردنية بترا، محكمة الدولة لقانون البحار مستعدة للنظر في قضايا القرصنة http://www.petra.gov.jo/artical-aspa?Lng=2003httll.

[3] وكالة الأنباء، (2009). الأردنية بترا، مرجع سابق http://www.petra.gov.jo/artical-aspa?Lng=2003httll.

[4] وكالة الأنباء، (2009). الأردنية بترا، مرجع سابق http://www.petra.gov.jo/artical-aspa?Lng=2003httll.

رابعاً: العقوبات التي تفرض على مرتكبي جريمة القرصنة البحرية

إن تحديد مقدار العقوبة التي توقع على القراصنة، والإجراءات التي تتخذ بشأن السفن التي يتم ضبطها، متروك للمحاكم الوطنية للدول التي تضبط جريمة القرصنة. ويحق للدولة ضابطة القراصنة تطبيق قانونها الجنائي بشأن القراصنة ،وهذا ما نصت عليه المادة (105) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م بقولها: "المحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفترض من عقوبات".

وهذا لا يعني انتفاء الصفة الدولية في حالة جُعلت من اختصاص المحاكم الوطنية، ولكن في الحقيقة أن القانون الدولي قد أضفى الشرعية للمحاكم الوطنية، وتقوم هذه المحاكم بدور المحاكم الدولية ،والسبب أن القانون الدولي هو الأساس الذي ترتكز عليه شرعية هذه المحاكم.

أما من حيث العقوبات عاقبت التشريعات الجنائية العربية الأعمال غير المشروعة ضد وسائل النقل بصفة عامة البرية، البحرية والجوية وتحت تكييفات مختلفة، ولكنها اعدتها بصفة عامة من الجرائم الجنائية التي تشكل خطراً عاماً [1]، ومن مظاهر الحماية في التشريعات الجنائية:

1- قانون العقوبات المصري

ينص قانون العقوبات المصري في المادة(88) بأنه "يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي معرضاً سلامة من بها للخطر، وتكون عقوبة الأشغال الشاقة المؤبدة، إذا استخدم الجاني الإرهاب أو نشأت من الفعل المذكور جروح"[2]

---

(1) الفار، د.عبدالواحد محمد، المرجع السابق، ص458.

(2) العدلي، د.محمود صالح، المرجع السابق، ص141.

2- قانون العقوبات الفلسطيني .

أورد قانون العقوبات الفلسطيني الصادر عام 1979م في المـــادة "162" ضـــمن الجـــرائم الماسة بالقانون الدولي ضمن الفصل الأول من الباب الأول المعنون بـــ" الجرائم الواقعة على أمن الثورة" حيث نص القانون على أن " يعاقب بالاعتقال المؤقت كل من خطف شخـــصاً أو طائرة أو قطاراً أو سفينة أو غيرها من الدول الصديقة أو الأجنبية ".

3- قانون العقوبات العماني .

نص، في الفقرة الثالثة من المادة "132" الواردة ضمن الفصل الثاني " الاعتداء على أمـــن الدولة الداخلي " من الباب الأول " الجرائم الواقعة على أمن الدولة من الكتاب الثـــاني ، علـــى تشديد العقاب على العمل الإرهابي ، إذا نتج عنه تخريب في بناء عام أو مؤسسة عامة أو في سفينة أو طائرة أو منشأت أخرى للمخابرات والمواصلات والنقل ، بحيث تصبح العقوبة هـــي السجن المؤبد . وبذلك جعل من تخريب الطائرات والسفن ظرفاً مشدداً ، للعمـــل الإرهـــابي، الذي يعاقب علية بالسجن سبع سنوات، وعلى المؤامرة علية بعشر سنوات على الأقل. [2]

4- القانون الإنجليزي

اهتم المشرع البريطاني بأمن الملاحة البحرية وسائر الاتفاقيات الدوليـــة الخاصـــة بهـــا . وخاصة اتفاقية جنيف لأعالي البحار ، فقبل دخول اتفاقية جنيف لأعالي البحار عـــام 1958م أصدر المشرع البريطاني قانوناً خاصاً بها ، وبدخول اتفاقية الأمم المتحدة

---

[1] عطا الله ، امام حسنين خليل ، المرجع السابق ، ص 807

[2] عطا الله ، امام حسنين خليل ، مرجع سابق ، ص 807

لقانون البحار لعام 1982م أصدر المشرع البريطاني تشريعاً خاصاً بها ، وقد تم تصنيف هذه القوانين بقانون واحد عام 1990 م، وهو قانون الأمن العام ، وتم تعديله بمقتضى قانون أمن الملاحة الجوية و البحرية. [1]

5- قانون العقوبات الأردني

نص ،في الفقرة الرابعة من المادة العاشره بقولها: (على كل أجنبي مقيم في المملكة الأردنية الهاشمية، فاعلاً كان أو شريكاً محرضاً أو متدخلاً، ارتكب خارج المملكة الأردنية الهاشمية جناية أو جنحة يعاقب عليها القانون الأردني. إذا لم يكن استرداده قد طلب أو قبل.)

وتعني هذه المادة أي شخص لايحمل الجنسية الأردنية وهو مقيم في المملكة الأردنية الهاشمية ويشترط الإقامة ليس المرور عبر الحدود الأردنية قد قام بفعل يعاقب علية القانون الأردني هنا يجوز توقيع العقاب عليه من قبل الاسلطات الأردنية مالم يكن هناك اتفاقيات تسليم مجرمين بين الدولة الأردنية وباقي الدول وهذا الشخص قد طلب استرداده.ويقصد بهاذا أن قانون العقوبات الأردني أخذ بمبدأ الاختصاص القضائي العالمي. وهنا يجوز لسلطات الأردنية توقيع العقاب على مرتكبي جريمة القرصنة البحرية إذا أقاموا في المملكة الأردنية الهاشمية.

ونصت المادة 148 من قانون العقوبات الأردني بأنه(1- المؤامرة التي يقصد منها ارتكاب عمل أو أعمال إرهابية، يعاقب عليها بالأشغال الشاقة المؤقتة2- كل عمل إرهابي يستوجب الأشغال الشاقة لخمس سنوات على الأقل.3- وهو يستوجب الأشغال الشاقة المؤبدة إذا نتج عنه التخريب ولو جزئياً في بناية عامة أو مؤسسة صناعية أو سفينة أو منشآت أخرى، أو التعطيل في سبل المخابرات والمواصلات والنقل.)[1]

جاءت بفرض عقوبات على مرتكبي الأعمال الإرهابية حيث ذكر في الفقرة الثالثة من المادة 148" إذا نتج عن الأعمل الإرهابية تخريب سفينة" وعلى اعتبار كون جريمة القرصنة البحرية هي إحدى جرائم الإرهاب بالتالي يحق لسلطات الأردنية ضبط مرتكبي جريمة القرصنة البحرية وتوقيع العقاب عليهم . استناداً اللاختصاص العالمي لمعاقبة مرتكبي جريمة القرصنة البحرية، وتكون العقوبة الموقعة عليهم هي الأشغال الشاقة المؤبدة.

---

[1] قانون العقوبات رقم (16) لسنة 1960

الفصل الثالث

الجهود الدولية و الإقليمية و الوطنية لمكافحة القرصنة البحرية

تعتبر جريمة القرصنة البحرية كما ذكر سابقاً جريمة خطيرة تمس النظام العام الدولي ، بسبب تنوع وتعدد آثرها السلبية ورتباطها بجرائم أخرى عديدة كالخطف،و السلب والقتل وغيرهـــا ، فقد بات من الضروري تضافر الجهود الدولية و الإقليمية و الوطنية للحد من ارتكاب جريمـــة القرصنة البحرية ، و القبض على القراصنة ومحاكمتهم

وسيحاول الباحث في هذا الفصل إلقاء الضوء على الجهود الدوليـــة و الإقليميـــة و الوطنيـــة لمكافحة القرصنة البحرية لذلك سيقسمه إلى مجموعة من المباحث هي :

المبحث الأول : الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية.

المبحث الثاني : الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية.

المبحث الثالث : الجهود الوطنية لمكافحة القرصنة البحرية.

المبحث الأول

الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية

إذا نظرت إلى جريمة القرصنة البحرية نجد أنها تقع من قبل أفراد ، ولا تقع من قبل دول، حيث تُحدث هذه الجريمة أضراراً بالدول ذات النشاط التجاري البحري، و التي تعتمد على النقل البحري بشكل كبير ، ومن هنا عقدت هذه الدول العديد من المعاهدات المتعددة الأطراف الرامية لمكافحة القرصنة البحرية ، وإنشاء بعض المنظمات التي عنيت بالموضوع بصورة مختصة ، وذلك لجمع المعلومات الكافية عن الجريمة من أجل تعريفها تجريمها مكافحتها لذا سيقسم هذا المبحث إلى مطلبين .

المطلب الأول : أثر المعاهدات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية .

المطلب الثاني : دور المنظمات الدولية لمكافحة القرصنة البحرية .

المطلب الأول

أثر المعاهدات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية

أولاً :اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958م

تعد هذه الاتفاقية المنعقدة عام 1958م من أوائل الاتفاقيات التي جاءت للحد من خطر جريمة القرصنة البحرية ،ولم تشر إلا لبعض الأعمال التي تعد قرصنة بحرية في المواد من (14-22) ،وأغفلت جانباً من هذه الأعمال كما بين سابقاً. [1]

ثانيا :اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982م .

عقدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م في إطار الأمم المتحدة ، وجاء في نصوصها المتعلقة بالقرصنة البحرية في المواد من (101-107) التي تناولت تعريف

---

[1] رفعت ،د. أحمد محمد ، المرجع السابق ص86.

أعمال القرصنة البحرية وكيفية القبض على القراصنة ومحاكمتهم وملاحقتهم، وكافة الإجراءات التي تتعلق بمرتكبي الجريمة.[1]

ثالثاً : اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة البحرية1988م.

عقدت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة البحرية في روما 1988م، وقد جاءت بتعداد الأعمال التي تعد قرصنة بحرية، وقد عقدت هذه الاتفاقية بعد قصور الاتفاقيات السابقة، وعدم وجود قواعد قانونية تغطي معظم حوادث القرصنة البحرية. [2]

رابعاً : بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية 2005م.

عقدت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة البحرية الموقعة عام 2005م، قامت الاتفاقية بتعداد أعمال القرصنة بعد التعديل على اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة عام 1988م ببروتوكول معدل عليها في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية في عام 2005م، حيث شملت الاتفاقية معظم أعمال الاعتداء التي يمكن أن تقع على السفن والأهداف التي تقصد من ارتكاب القرصنة.[3]

ويرى الباحث أن هذه الاتفاقيات جاءت بتعداد الأعمال التي تعد قرصنة بحرية، من خلال وجود قواعد قانونية تجرمها، وذلك للحد منها.

---

(1) قائد، د. بهجت عبد الله، المرجع السابق، ص 15

(2) محمود ، د. محمد الحاج ،(2008) . القانون الدولي للبحار ،دار الثقافة للنشر و التوزيع الأردن ، ص467

(3) العنزي ،د. عبد الرحمن متولي ، المرجع السابق .

المطلب الثاني

جهود المنظمات الدولية لمكافحة القرصنة البحرية

يقصد بالمنظمة الدولية " كل شخص معنوي ينشأ عن طريق معاهدة دولية جماعية مزودة بـأجهزة دائمة، تعبر عن إرادتها الذاتية المستقلة عن الدول الأعضاء التي شاركت في إنـشائها، و الـدول التي قد تنظم لاحقاً للمنظمة " [1]

أولاً : جهود الأمم المتحدة لمكافحة القرصنة البحرية :

بدأ اهتمام العالم من خلال الأمم المتحدة بمكافحة القرصنة البحرية بعد تفشي الظاهرة بشكل كبير في العالم ، حيث ازدادت حوادث خطف السفن واحتجاز الرهائن وغيرها من أعمال القرصنة البحريـة وخاصة في السنوات الأخيرة ،مما تسبب في خسائر مادية كبيرة للدول وشـركات النقـل البحـري ،الأمر الذي يعد انتهاكاً للقانون الدولي .[2]تعد هذه الأعمال مخالفة لدعائم الاستقرار فـي البحـار ، وتهديدً لمصالح المجتمع الدولي وأمن وسلامة الملاحة البحرية ، ومـن هنـا رأت الأمـم المتحـدة معالجت تلك الظاهرة ،ولقد بدأ اهتمام الأمم المتحدة من خلال تقنين قواعد القـانون الـدولي بـشكل كامل. ودعوه لإنشاء لجنة دائمة باسم "لجنة القانون الدولي " وذلك في عـام 1946م، وكـان مـن أولويات لجنة القانون الدولي وضع قانون دولي للبحار [3]، وعملت هذه اللجنة على إرسـاء اتفاقيـة جنيف لأعالي البحار التي وقعت في السابع و العشرون من فبراير عـام 1958م، لتنظـيم أعمـال القرصنة البحرية بأحكام تفصيلية في المواد من (14–22)، وذلك بسرد

---

(1)- Schachter,oscar,(1991).international law antihero and practice, martinus Inhofe publisher, dordrecht, bostin, London.

(2) ابراهيم ،د. علي ،(2001). المنضمات الدولية نظرية عامة ، الأمم المتحدة ، دار النهضة العربية ،ص212

(3) عملية اتلنتا ،(2009) . الصومال ، 13سبتنمبر 008إلى سبتنبر 2009 وفقا للـ الأمم المتحدة ذات الصلة بمجلس الأمن http://www.assemblee-ueo.org/document.hh.htmll

الأعمال التي تعد- وفقاً لهذه الاتفاقية- أعمال قرصنة بحرية كما جاء في مادتها (15).

ونظراً لضعف بنود اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958، وقيام دول العالم الثالث بإقناع الأمم المتحدة بضرورة إجراء إصلاح لهذه الاتفاقية، فقامت الأمم المتحدة بعقد مؤتمر لقانون البحار عام 1973م، وفي عام 1982م قامت اتفاقية باسم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[1]. ومن ثم جاءت العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات ضمن إطار منظمة الأمم المتحدة ،ومثل هذه الاتفاقيات اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة البحرية عام 1988م والبروتوكول الموقع بين الولايات المتحدة ودولة كينيا، بشأن محاكمة القراصنة في عام 2008م.[2]

أما على صعيد الأجهزة التابعة للأمم المتحدة فقد أصدر مجلس الأمن القرار رقم 1838 الصادر في 7 أكتوبر عام 2008م بشأن القرصنة البحرية في الصومال، ولاسيما بعد اختطاف سفينة أوكرانية على متنها 35 دبابة روسية وغيرها من العتاد الحربي و 33 بحاراً، كانت متجهة كما قيل إلى دولة كينية، وأثبتت لاحقاً أنها متجهة إلى جنوب السودان لحركة التحرير، ويعد سلاح بهذه الضخامة تهديداً كبيراً للملاحة البحرية، ولهذا أصدر هذا القرار الذي يخول كافة دول العالم مكافحة القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال. ويعد هذا القرار التحرك الجدي لمواجهة هذه الظاهرة.[3]

---

[1] قائد، بهجت عبدالله، المرجع السابق، ص15

[2] قناة الجزيرة، (2009) المرجع السابق.
http://www.aljazeera.net/NR/exeres/Q563D8AC-6009-4392-969C-36C285A1088F.html.

[3] عمر ،د. حسين حنفي، المرجع السابق، ص355

وتلا هذا القرار قرارٌ أصدره مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم "1816" في حزيران/يوليو عام 2008م، والذي يخص الصومال ويؤكد على أحكام القانون الدولي لمكافحة أعمال القرصنة، ويجيز أيضاً دخول السفن الحربية الأجنبية على المياه الصومالية لمكافحة أعمال القرصنة البحرية، وقد كان هذا القرار بناءً على طلب الحكومة الانتقالية الصومالية حيث قامت بإرسال رسالة إلى الأمين العام للأمم المتحدة ،وبناءً على هذه الرسالة قام مجلس الأمن بإصدار هذا القرار.[1]

ثانياً: دور المنظمة البحرية الدولية imo في مكافحة القرصنة البحرية:

نشأت هذه المنظمة عام 1948م، إلا أنها بقيت مختفية، ولم تخرج إلى حيز الوجود إلا عام 1958م ،وخاصة بعد صدور اتفاقية جنيف لأعالي البحار في نفس العام، وتكمن أهداف المنظمة في التعاون ما بين الحكومات في ميادين التنظيمات ووسائل الإعلام في مجال النقل البحري، والمتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنذ عام 1980م بدأت المنظمة بالاهتمام الملحوظ بحوادث القرصنة البحرية، فقد قامت المنظمة بتشكيل مجموعة عمل مؤلفة من 18 دولة حيث شارك فيها "الاتحاد العربي للناقلين البحريين"، فكانت المنظمة مهتمة بموضوع القرصنة البحرية وآثارها السلبية على النقل البحري، وقد قدمت العديد من التوصيات للمنظمات الحكومية.[2] أما على صعيد مكافحة منظمة imo للقرصنة البحرية، فقد أصدرت الجمعية العامة للمنظمة عام 1973م قرارها رقم(13)/545أ ،الذي يدعو الحكومات إلى اتخاذ إجراءات ثابتة وراسخة لمكافحة القرصنة البحرية.[3]

---

(1) عمر، د.حسين حنفي، المرجع السابق، ص355.

(2) المنظمة البحرية الدولية، (2001). دور imo في مكافحة القرصنة البحرية.
http://www.imo.org.html.

(3) المنظمة البحرية الدولية المرجع السابق.
http://www.imo.org.html.

أما على صعيد الأجهزة التابعة للمنظمة، فقامت المنظمة البحرية الدولية عام 1948م بإنشاء لجنة السلامة البحرية ،وتقوم باستقبال تقارير عن الحوادث التي تقع، هذا من جهة، ومن جهة أخرى تقوم هذه اللجنة بمتابعة التقارير عن السفن التي تتعرض للقرصنة وتحث السفن التي تتعرض لأعمال القرصنة على الإبلاغ عنها ،واتخاذ قرارات وإجراءات لمكافحة القرصنة البحرية بموجب المنشور رقم (443).[1]

وهناك منشورات أخرى صادرة عن نفس الجهة تتضمن إرشادات لأصحاب السفن التي توصي بالإبلاغ عن حوادث القرصنة، ومجموعة إرشادات لمكافحة القرصنة البحرية. وتقوم المنظمة بإرسال موظفيها إلى المناطق التي تكثر فيها حوادث القرصنة، كما أصدرت المنظمة عام 2000م منشور رقم (967) يحدد إجراءات طلب المساعدة والكتابة والإبلاغ عن الحوادث. ومسودة مدون فيها كيفية التعامل مع حوادث القرصنة ووضع خطط لمكافحتها.[2]

ثالثاً: دور غرفة التجارة الدولية

أصدرت غرفة التجارة الدولية والتي مقرها"باريس" دليلاً يتضمن أنواعاً وطبيعة أعمال القرصنة البحرية والغش التجاري البحري، كما قامت غرفة التجارة الدولية بتأسيس مكتب بحري يسمى (IMB)عام 1981م ومقره لندن.

وتتلخص أهدافه في جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية والاحتيال البحري وتقديم المنشورات إلى المنظمات والهيئات، وإجراء تحريات عن السفن وتقديم خدمات تدريبية وثقافية

---

(1) المنظمة البحرية الدولية المرجع السابق.
http://www.imo.org.html.

(2) المنظمة البحرية الدولية مرجع سابق.
http://www.imo.org.html.

لمكافحة القرصنة البحرية والاحتيال البحري، حيث تصدر نشرات شهرية بأماكن القراصنة، وتقوم بتقديم معلومات فورية عن أي مشكلة، بالإضافة إلى الجهود الكبيرة في إنشاء مكتب مكافحة القرصنة في ماليزيا.[1]

المبحث الثاني

الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية

تعد جهود المنظمات الإقليمية مظهراً لنشاط العلاقات الدولية الإقليمية ووسيلة لإحكام الصلة بين الشعوب المتجاورة، والتي تجمعها عادةً لغة أو دين أو عرق واحد وتكون بينهم مصالح مشتركة خاصة، وتُعرف المنظمة الإقليمية بأنها "نوع من الاتحاد أو التعاهد الدولي الذي لا يمس شيئاً من حرية أو استقلال الدولة الداخلة فيها، وتتخذ فيها الدول أداة لتوثيق علاقاتها وتنسيق التعاون بينها في مختلف النشاطات، كما يستند إليها الدفاع عن كيان سياسي وإقليمي".[2]

أما دور المنظمات الإقليمية فيكمن في إقرار السلام والمحافظة على الأمن ومكافحة الجريمة بأشكالها وأنواعها، وبما أن القرصنة البحرية تمس أمن المجتمع الدولي وأمن المناطق التي توجد فيها هذه المنظمات، جاءت جهود المنظمات لمكافحة القرصنة البحرية.

لذا سنتعرض لـــ

1. جهود المنظمات العربية لمكافحة القرصنة البحرية في المطلب الأول.
2. جهود المنظمات الأجنبية لمكافحة القرصنة البحرية في المطلب الثاني.

---

[1] نقرة، د.تهامي،(1989). القرصنة البحرية والأمن العربي، بالمركز العربي لدراسات الأمنية والتدريب، الرياض ص186.

[2] المحمدي، د.حسنين، (2007). الإرهاب الدولي تجريم ومكافحة، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية، ص164.

المطلب الأول

جهود المنظمات العربية لمكافحة القرصنة البحرية في المطلب الأول.

تكمن جهود المنظمات العربية في مجال مكافحة الجريمة بشكل عام ،وجريمة القرصنة البحرية بشكل خاص ضمن جامعة الدول العربية، وذلك لأهمية المواجهة الجماعية للجريمة، لأن المواجهة الفردية لن تكون ذات أثر فعال كما المواجهة الجماعية، ومن جهود المنظمات العربية لمكافحة القرصنة البحرية:

أولاً: المنظمة الدولية العربية للدفاع الجماعي ضد الجريمة حيث تعد هذه المنظمة إحدى النتائج الهامة للتعاون العربي الأمني من أجل مكافحة الجريمة ومعاقبة المذنبين، حيث وافق مجلس جامعة الدول العربية بموجب قرار رقم (1685) بدور الانعقاد العادي الثالث والثلاثين في 1960/4/10م على اتفاقية لإنشاء وكالة متخصصة في نطاق جامعة الدول العربية للدفاع الجماعي ضد الجريمة.

وفي قرار رقم 3512 وافق المجلس على حذف كلمة دولية ووضع عربية ليصبح اسمها المنظمة العربية للدفاع الجماعي، وجاء من ضمن الجرائم التي نصت عليها المنظمة العربية للدفاع الجماعي جريمة القرصنة البحرية وعملت على مكافحتها.[1]

وقد عقد المجلس الاجتماعي دورته في تونس عام 1982م ضمن جامعة الدول العربية، وبناءَ على طلب دولة العراق لمواجهة حوادث القرصنة البحرية، ومن أبرز التوصيات التي خرج بها من هذا الاجتماع إيجاد تشريع يعالج حوادث القرصنة البحرية،

- كانت فكرة تكوين اتحاد الدول العربية محل رغبة القائمين بأمر هذه الدول، حيث أمكن إخراج هذه الفكرة إلى حيز التنفيذ وتم للدول العربية تحقيق رغبتها في جمع شملها وبدأ تنفيذ هذه الفكرة بعقد مؤتمر عربي في الإسكندرية بين 25 يوليو سبتمبر و 17 أكتوبر عام 1944م وساهمت فيه سبع دول عربية الأردن، والعراق وسوريا والمملكة العربية السعودية ولبنان ومصر واليمن – انظر أبو هيف، علي صادق، المرجع السابق ص686.

[1] المحمدي، د. حسنين، المرجع السابق، ص166

والقيام بالتأكد من خطوط النقل البحري، والابتعاد عن الخطوط المشبوهة، وتكليف اللجنة الفنية للمواصلات لبحث موضوع القرصنة البحرية، وأن تلتزم الدول العربية ببحث موضوع التعاون الإيجابي لمكافحتها.(1)

ثانياً : عقدت اتفاقية عربية موحدة لمكافحة الإرهاب حيث وقع وزراء الخارجية العرب في اجتماع مشترك في 1998/4/22م ضمن جامعة الدول العربية على اتفاقية عربية لمكافحة الإرهاب، ومن بين أحد الجرائم التي نصت عليها هذه الاتفاقية في المادة (1) الفقرة (ج) البند (و) على أنه " يعد من الجرائم الإرهابية المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م ما يتعلق بالقرصنة البحرية وأن تخضع هذه الجرائم لأحكام هذه الاتفاقية.(2)

ثالثاً: عقد ورشات وندوات ومؤتمرات تحت مسمى القرصنة البحرية، ومن أهم هذه الندوات والمؤتمرات:

أ-ندوة تحت عنوان "القرصنة البحرية-التحديات والمواجهة" برعاية جامعة الدول العربية والمنظمة البحرية الدولية، وقد أشارت هذه الندوة إلى أهمية عرض ظاهرة القرصنة البحرية، وإلى أهمية التعاون بين مصر والمنظمة imo والدور المحوري للمنظمة ،وتحقيق الإبحار الآمن ونظافة البحار.(3)

(2) الشاوش، د. خليفة عبد السلام، (2008). الإرهاب والعلاقات العربية الغربية، (ط1)، دار الجرير للطباعة و النشر، ص149

(3) غسان صبري كاطع ، (2009). الجهود العربية لمكافحة جريمة الإرهاب رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة جدارا اربد – الأردن ص 123

(1)الإمارات ، ندوة خاصة، لدراسة تداعيات أعمال القرصنة البحرية على النقل،(2009)
http://www,manafn.com/arabrc/qn-news.stcry?type=allhtml

ب –ندوة خاصة لدراسات تداعيات أعمال القرصنة البحرية على قطاع النقـل البحـري، وقد جاءت هذه الندوة بتعداد حوادث القرصنة البحرية، وحذرت من انتشار هذه الظـاهرة وتأثيرها على حركة الملاحة.[1]

ج– ندوة القرصنة البحرية التي عقدتها جامعة نايف للعلوم الأمنية بالتعـاون مـع وزارة الداخلية للجمهورية اليمنية، حيث بحثت هذه الندوة جريمة القرصنة البحرية من خلال تعداد أركانها وصورها وآثارها على النقل البحري.[2]

د– ندوة بعنوان القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية بالمركز العربي للدراسات الأمنية عام 1989م كما أصدرت نشرات توعية حول مكافحة القرصنة البحرية.[3]

هـ – مؤتمر الشرق الأوسط عام 2009 لسفن العمليات، الذي يناقش أخطـار القرصـنة البحرية، وكيفية مكافحة سفن القرصنة البحرية وخاصة بعد تفشي هـذه الجريمـة بـدعم السفن في أعالي البحار بسفن أخرى صغيرة تقوم بعملية الإمداد للسفن في أعالي البحـار، وواجب السفن الأخرى توخي الحذر والابتعاد عن خطوط النقل التي تكثر فيهـا عمليـات القرصنة البحرية، وقد شارك في هذا المؤتمر عدد من الخبراء المختصين في قطاع النقل البحري.[4] حيث جاءت معظم هذه الندوات و ورشات العمل والمؤتمرات تحـت رعايـة جامعة الدول العربية.

---

[2] اليمن، ندوة. خاصة، لدراسة تداعيات أعمال القرصنة البحرية في قطاع النقل البحري،(2008)
http://www.ameinfo.com/arll9473html

[3] اليمن،(2009). استقلال العمل الإرهابي عن أعمال القرصنة البحرية
http://www.Almota.net/news/63072.html

[4] المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، (1989). القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، الرياض.

[1] مؤتمر الشرق الأوسط، (2009). يناقش كيفية مكافحة القرصنة البحرية.
http://www.ameinfo.com/ar-141339.html.

المطلب الثاني

جهود المنظمات الأجنبية لمكافحة القرصنة البحرية

أولاً: جهود الاتحاد الأوروبي لمكافحة القرصنة البحرية:

تعد جهود الاتحاد الأوروبي بشأن تزايد حالات القرصنة البحرية أحد أبرز الجهود على صعيد المنظمات الإقليمية، فقد تبلورت هذه الجهود من خلال مسؤول السياسة الخارجية للاتحاد "خافير سولانا" بقيام الاتحاد الأوروبي بتدشين قوة بحرية لمكافحة القرصنة البحرية التي تهدد الممرات البحرية قبالة سواحل الصومال، وقد كشفت فرنسا وإسبانيا بالاتفاق مع السلطات في جيبوتي وذلك في 19 سبتمبر عام 2008م، أن الاتحاد الأوروبي قام بإنشاء خلية منظمة لمكافحة القرصنة هذه الخلية سميت بـ(NAVCO) ومقرها في بروكسل، هدفها تنسيق الموارد التي تتيحها دول الأعضاء لحماية السفن الضعيفة[1]، وفي 10 تشرين الثاني/ نوفمبر عام 2008م عقد مجلس العمل المشترك اجتماعاً مهماً ليتم من خلاله إعادة خلية NAVCO التابعة للاتحاد الأوروبي في إطار عمليات cfsp/851/2008 ومنها عملية أتلانتا التي بدأت قبالة السواحل الصومالية ولمدة سنة واحدة، مع إمكانية إجراء التمديد لتلك العملية. ومقرها "نورث وود" في المملكة المتحدة، وتتألف عملية أتلانتا من أربع قاطرات وطائرتين للدوريات تقوم بحراسة ما يصل إلى 500ميل بحري قبالة سواحل الصومال والبلدان المجاورة.[2]

---

[2] عملية اتلنتا، الصومال، المرجع السابق.
http://www.assemblee-ueo.org/documenthtmll

[1] عملية اتلنتا، الصومال، مرجع سابق.
http://www.assemblee-ueo.org/documenthtmll

وتتمثل أهداف العملية في حماية برنامج الأغذية العالمي والسفن، عن طريق وضع مجموعة من الجنود المسلحين حيث يكونون على متن السفن، وذلك لحماية السفن التجارية، ورصد مناطق القراصنة في خليج عدن والصومال، والتدخل لمكافحة القرصنة البحرية وذلك باستخدام القوة إذا لزم الأمر واعتقال واحتجاز ونقل الأشخاص الذين يقومون بأعمال قرصنة، من أجل تقديمهم للعدالة والاتصال مع القوات البحرية على الفور، ومن جهة أخرى قامت بعض الدول التابعة للاتحاد، مثل فرنسا بتدريب 500 من الجنود الصوماليين في جيبوتي لهذه المهمه.

والدول المستعدة لمكافحة القرصنة البحرية وتابعة للاتحاد الأوروبي هي فرنسا، أسبانيا ليتوانيا، هولندا، قبرص، بلجيكا، السويد، الدنمرك، وبريطانيا، ألمانيا وغيرها،و قد قرر الاتحاد الأوروبي أن يقوم بقيادة القوات البحرية لمكافحة القرصنة البحرية الأميرال "فيليب جونز" وهو تابع للقوات البحرية البريطانية.[1]

---

[2] عملية اتلنتا، الصومال، المرجع السابق.

http://www.assemblee-ueo.org/documenthtmll

– جاءت فكرة إنشاء الاتحاد الأوروبي منذ القديم لكن تبلورت هذه الفكرة إثر ميثاق بروكسل عام 1948م، حيث وقع على هذا الميثاق خمس دول أوروبية هي بلجيكا وفرنسا ولكسمبورج وهولندا وإنجلترا ورغبة في توثيق هذه العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية وبعدها جاء ميثاق أوروبا عام 1949م وأنشئ العديد من الهيئات وإيجاد سبل التعاون الأوروبي في مجال الاقتصادي والأمني إلى أن قامت سوق أوروبية مشتركة في عام 1958م، وأدى ذلك لتوحيد عملة أوروبا.

-Johnston,(1987).regionalization of the law of the sea.USA, page 63

ثانياً: دور حلف شمال الأطلسي (الناتو)

تكمن جهود حلف شمال الأطلسي أو الأطلنطي بحسب التسمية بالاستجابة لطلب 25 سبتمبر 2009م المقدم من قبل الأمين العام الأمم المتحدة ومجلس الأمن الدولي بالموافقة على قرارات مجلس الأمن رقم1838،1816،1814 . وقد وافق الحلف على المشاركة في مرافقة السفن التابعة لبرنامج الغذاء العالمي .

ومع بدء عمليات العسكرية لقوات التحاف في تشرين الأول / أكتوبر / كانون الأول ديسمبر2008م تعهد حلف شمال الأطلسي بمكافحة أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية بتنسيق مع الجهات الدولية الأخرى، مثل الاتحاد الأوروبي الذي تولى عمليات 10ديسنبر 2008م واستأنفت عمليات التحاف قبالة القرن الأفريقي تحت مسمى "حامي الحلفاء وتلك السفن داعمة للـــ الناتو البحرية من مجموعة" snmcol "واثنتين من السفن الألمانية بطريقة الانتشار في جنوب شرق أسيا ، و التي شاركتا في عمليات مكافحة القرصنة البحرية . وكان حلف شمال الأطلسي قد أصدر بلاغاً في 3 /كانون الأول / ديسمبر 2008 أكد فيه الالتزام بمحاربة بلاء القرصنة التي تشكل كارثة تهدد القرن الأفريقي . قامت سفن تابعة للناتو من إيطاليا وتركيا وبريطانيا مؤخراً بحراسة شحنات بحرية من مواد برنامج الأغذية العالمي لإغاثة الصومال [1]

---

(1) عملية أتلنتا ، الصومال ، المرجع السابق
http://www.assemblle-ueo.orghtmll

- الحلف العام : هو الذي يضم مجموعة من الدول في منطقة معينة بغرض التنسيق و الدفاع عن هذه المنظمة وحلف شمال الأطلنطي مكون من دول غرب أوروبا و الولايات المتحدة الأمريكية و الغرض من قيام الحلف يقف عند حد التنسيق خطط الدفاع و الهجوم العسكري في حال قيام حرب أو التهديد بها ويقتصر التعاون من الدول الداخلة فيه وعلى هذه الناحية لا يمكن اعتبارها منظمة إقليمية بالمعنى العام
- انظر ، الحاشية ، أبو الهيف ، المرجع السابق ، ص67

وكان حلف شمال الأطلنطي (الناتو) قد بدأ بتسيير هذه الحراسة بعد أن تزايد تعرّض البواخر المستأجرة من قبل برنامج الأغذية العالمي للخطر أثناء إبحارها في خليج عدن . وقد مكّنت مهمة عملية الحراسة برنامج الأغذية العالمي من إيصال أطنان من المساعدات الإنسانية، و قام

الناتو أيضاً بتكليف قوة بحرية مكونة من مدمرتين وأربع قاطرات وسفينة دعم من ستة أعضاء في الحلف و القيام بالمشاركة في هذه العمليات . وقد صرح متحدث باسم الحلف بأن السفن الحربية من قوة المهام التابعة للحلف تساهم في محاربة القرصنة البحرية، وحماية الشحنات التي ترسلها الأمم المتحدة قبالة سواحل الصومال [1]

وافقت منظمة حلف شمال الأطلسي يوم الاثنين /17 أغسطس /2009م على عملية جديدة باسم درع المحيط لمكافحة القرصنة البحرية في القرن الأفريقي و تحل عملية درع المحيط محل عملية حامي الحلفاء وتساعد دول المنطقة التي طلبت دعماً لمكافحة القرصنة البحرية . وتساعدهم العملية في إيجاد حل دائم للأمن البحري في القرن الأفريقي .

وستقوم قيادة مشتركة للحلف بقيادة العملية ، بينما سيكون مقر القيادة" نورثوود" في بريطانيا ومسوؤلاً عن حركة السير اليومية للبعثة، وستشارك في العملية كل من مجموعة 2 البحرية الدائمة التابعة للناتو، بالإضافة إلى السفن الحربية من بريطانيا وايطاليا و اليونان و تركيا و الولايات المتحدة [2]

---

(1) عنتر، عبد النور قلاب ، موسى ، شبيب ، نبيل ، (2009) حلف شمال الأطلسي في عامة الستين ، مركز الجزيرة للدراسات ص10

(2) المجتمع الدولي يركز اهتمامة في مكافحة القرصنة
http://www.assemblle-ueo.orghtmll

المبحث الثالث

الجهود الوطنية لمكافحة القرصنة البحرية

لقد عرضت فيما سبق الجهود الدولية و الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية من خلال الاتفاقيات الدولية ودور المنظمات الدولية المتخصصة لمكافحة هذه الجريمة و بالتعاون الإقليمي لمكافحة هذه الظاهرة ، غير أن ذلك لا ينفي وجود جهود وطنية ترمي لتحقيق ذات الأهداف الدولية والإقليمية، حيث واجهت العديد من الدول ظاهرة القرصنة البحرية وانعكاساتها المدمرة من خلال النصوص التشريعية، وذلك بإصدار قوانين خاصة لمواجهة هذه الأعمال ، ولا ينبغي للدول أن تقف عند حد التشريعات الوطنية العقابية فلا بدّ من بذل جهود عمليه لمكافحة القرصنة البحرية وخاصة بعد تفشيها بشكل كبير .

من خلال ما تقدم سيحاول هذا المبحث إلقاء الضوء على : الجهود الوطنية للدول العربية، و الجهود الوطنية للدول الأجنبية لمكافحة القرصنة البحرية على سبيل المثال لا الحصر وسبب أنه هناك الكثير من الدول التي قامت بمكافحة القرصنة البحرية،لم يذكرها الباحث ، لذلك سيقسم هذا المبحث إلى مطلبين و هما:-

المطلب الأول : الجهود الوطنية للدول العربية لمكافحة القرصنة البحرية .

المطلب الثاني : الجهود الوطنية للدول الأجنبية لمكافحة القرصنة البحرية.

المطلب الأول

الجهود الوطنية للدول العربية لمكافحة القرصنة البحرية

أولاً: الجهود المصرية لمكافحة القرصنة البحرية

يتوضح موقف مصر من خلال توافقها وتأييدها للقانون الدولي بأن القرصنة البحرية ظاهرة خطيرة يتوجب على الدول أن تقوم بمكافحتها بكل السبل، ويتبين الموقف المصري من خلال تأكيد وزير الخارجية في13أكتوبر 2008،الموقف الواضح فيما يتعلق بجهود مكافحة القرصنة والذي يتأسس على ضرورة احترام سيادة الدول على مياهها الإقليمية وضرورة التنسيق الدولي الكامل فيما بينها وتوافر التوافق الدولي اللازم لضمان نجاحها.من ناحية أخرى أوضح المتحدث الرسمي باسم وزارة الخارجية المصرية اهتمام مصر بإجراء مشاورات رفيعة المستوى مع الأطراف المعنية في إطار الجهود الدولية المختلفة لمكافحة القرصنة أمام السواحل الصومالية في منطقة غرب المحيط الهندي، والتي شهدت تزايداً ملحوظاً في الآونة الأخيرة،[1]حيث ناشدت مصر الدول العربية المطلة على البحر الأحمر للتنسيق الجهود وآليات التعاون من أجل مكافحة ظاهرة القرصنة، وذلك في 1نوفمبر 2008.[2]

وفي 20نوفمبر 2008 استضافت مصر الاجتماع التشاوري العربي برئاسة مصرية ويمنية مشتركة، وبمشاركة الدول العربية المطلة على البحر الأحمر وجامعة الدول العربية بهدف تعزيز آليات التشاور والتنسيق بين هذه الدول لمواجهة ظاهرة القرصنة، والحيلولة دون امتدادها للبحر الأحمر.[3]

---

[1] الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، (2009). بوابتك إلى مصر
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

[2] إجماع عربي بالقاهرة، (2009). لبحث آليات التعاون لمكافحة تفاقم ظاهرة القرصنة البحرية
http://arabic.people.com.cn/31662/6537719.html

[3]الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، مرجع سابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

في 16 ديسمبر 2008، صرح مساعد وزير الخارجية المسؤول عن ملــف القرصــنة أن مصر اقترحت إنشاء محكمة دولية بقرار من مجلس الأمن لمحاكمة القراصنة، وأنه ســيترتب على القرار تشكيل مجموعة اتصالات دولية للتعامل مع هذه الظاهرة.[1] وأكد المتحدث باســم مجلس الوزراء في 3 ديسمبر 2008 استعداد مصر للمشاركة في قوة دولية تحت مظلة الأمــم المتحدة لمواجهة مشكلة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، ولحماية السفن المارة فــي الميــاه الإقليمية بهذه المنطقة من تهديدا القراصنة[2]، أيضاً، أكد مندوب مــصر الــدائم لــدى الأمــم المتحدة عدم وجود أي أعمال قرصنة داخل مياه البحر الأحمر، مطالباً في كلمة ألقاهــا أمــام مجلس الأمن بضرورة توافر الغطاء الشرعي القانوني والعملي لكل الجهود لمكافحة القرصــنة وعدم تجاوز الحقوق السيادية المتعارف عليها بين دول الأعضاء، مؤكداً أن أعمال القرصــنة لم تتجاوز منطقة غرب المحيط الهادي وخليج عدن، وإنما أمام السواحل الصومالية فقط. وفي 19 ديسمبر 2008، أكد رئيس المجلس القومي لحقوق الإنسان "د.بطرس غالي" أن ما يحــدث بشكل منتظم من أعمال قرصنة أمام السواحل الصومالية كالاستيلاء على السفن، وطلب فديــة مالية مقابل الإفراج عنها يمثل مشكلة إفريقية ودولية كبيرة، وأن تكــرار هــذا الوضــع فــي الأسابيع الأخيرة من جانب القراصنة الصوماليين طرح تحدياً جديــداً علــى الأمــم المتحــدة والعالم، داعياً الدول الإفريقية إلى طرح استعدادها لإرسال قواتٍ لحفظ الأمن والاستقرار فــي الصومال من خلال هيئة الأمم المتحدة أو الاتحاد الإفريقــي، وألا تظــل الــدول المجــاورة للصومال صامته. وهذا يعني عدم اهتمامها بهذه الظاهرة مما يدفع للبحث عن أطراف أخــرى بعيدة لحل المشكلة، مشيراً إلى أن مصر وحدها لا تستطيع حلل مشكلة الصومالية بمفردها،

---

(1) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، المرجع السابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

(2) إجماع عربي بالقاهرة لبحث آليات التعاون لمكافحة تفاقم ظاهرة القرصنة البحرية، المرجع سابق.
http://arabic.people.com.cn/31662/6537719.html

ولكن يمكنها المشاركة بفاعلية في مساعي حل المشكلة الصومالية، خاصة أنها مستعدة للتدخل من أجل الحل والقيام بدور فيها، بينما تفرض طبيعة المشكلة الصومالية التدخل والمشاركة من دول وأطراف أخرى دولية وإفريقية.[1]

وقد كشف مساعد وزير الخارجية للتخطيط السياسي وإدارة الأزمات خلال اجتماع لجنة الشؤون العربية في 20 يناير 2009، أن مصر تمارس العديد من الجهود وبخلاف التحرك الدبلوماسي لمواجهة ظاهرة القرصنة، مشيراً إلى أن الظاهرة لها أبعاد سياسية وعسكرية بجانب البعد الدبلوماسي كما أشار، أيضاً، إلى أن مصر لن تقف مكتوفة الأيدي حيال تلك المشكلة حفاظاً على مصالحها وأمنها القومي وسلامة حركة التجارة بقناة السويس، وأوضح أن مصر تُعد دراسة مستفيضة تحدد سبل المشاركة في المحافل الدولية حول القرصنة البحرية، وقد أعلن وزير النقل المهندس محمد منصور خلال كلمته التي ألقاها نيابة عنه رئيس قطاع النقل البحري أمام المؤتمر الذي أقامته الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بالإسكندرية بعنوان "القرصنة البحرية التحديات والمواجهة"، في 24/ يناير/ 2009، أن مصر حريصة على مساندة كل الجهود الدولية لمواجهة القرصنة البحرية، والتي يمكن أن تؤثر على الدخل القومي وبالتالي على الأمن القومي لمصر.[2]

---

(1) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، المرجع السابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

(2) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، مرجع سابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

وفي 4 فبراير 2009، أكد المتحدث الرسمي لوزارة الخارجية المصرية أن المشاركة في الاجتماع الإقليمي الذي نظمته المنظمة البحرية الدولية في جيبوتي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن، جاءت في إطار سعي مصر نحو كبح جماح ظاهرة القرصنة أمام السواحل الصومالية، والتي باتت تهدد المصالح المصرية، سواء من خلال تهديد السفن والبحارة المصريين أو من خلال التأثير سلباً على سلامتها واستقرار الخط الملاحي الدولي الذي يمر بقناة السويس.[1]

وشدد رئيس الوزراء في 8 فبراير 2009، على أنه لا تأثير لعمليات القرصنة البحرية في السواحل الصومالية على الاقتصاد المصري، مضيفاً أن أساس القرصنة هو عدم استقرار الوضع في الصومال إلخ...، معرباً عن أمله في انتخاب رئيس جديد فيها.[2]

في 27فبراير، أكد وزير الشؤون القانونية والمجالس النيابية د.مفيد شهاب أن مصر لا تقبل وجود قوات دولية في مياهها الإقليمية حتى لو كان الهدف مكافحة أعمال القراصنة الموجودة حالياً قبالة السواحل الصومالية، مشيراً إلى أن قرارات مجلس الأمن الدولي، وقيام عدد من الدول بإرسال مدمرات وسفن وطائرات استطلاع لحماية سفنها التجارية أدت إلى ظهور نوع من الوصاية الدولية على البحر الأحمر وحركته الملاحية واستغلال الموارد الطبيعية فيه، وأوضح أن مصر دعت إلى اجتماعٍ تشاوري عاجل على مستوى مساعدي وزراء الخارجية في الدول المجاورة لشاطئ البحر الأحمر لتنسيق الجهود وآليات التعاونفي ما بينها لمكافحة هذه الظاهرة وحماية أمن البحر الأحمر.[3]

---

[1] الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، المرجع السابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

[2] الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، مرجع سابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

[3] الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، مرجع سابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

وقامت مجموعة الاتصال الدولية بمكافحة القرصنة أمـام الـسواحل الـصومالية بعقـد اجتماعها الثاني في 17 مارس2009، في القاهرة برئاسة مساعد وزير الخارجية وبمـشاركة ثمانٍ وعشرين دولة وست منظمات إقليمية ودولية وأعضاء المجموعة إلخ...، حيث ركـزت المجموعة في اجتماعها على مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، كما اهتمت الجهـات المعنية بمعالجة الجوانب العملية ،وأفضل الممارسات البحرية لحماية السفن التجارية العـابرة في تلك المنطقة من تهديد القراصنة.[1]

وفي 13 ابريل 2009، أكدت وزارة الخارجية نبأ خطف سفينتين مصريتين للصيد قبالـة السواحل الصومالية، وصرح مساعد وزير الخارجية المصري للشؤون القنـصلية أن سـفير مصر لدى الصومال أكد وقوع عملية الاختطاف من جانب القرصان الذي يسمى "بـصومالي لاند" وأشار إلى أن عدد طاقم السفينتين المصريتين ما بـين 18 إلـى 24فـرداً، وتواصـل الخارجية المصرية اتصالاتها مع كافة الجهات المعنية وتتابع الجهود الرامية لإنهاء اختطـاف السفينتين.[2]

وقد دعا مساعد وزير الخارجية للشؤون القنصلية المصريين في الخارج مـن أصـحاب شركات الملاحة والسفن والمراكب المعنية إلى مراعاة ما يصدر من تحذيرات وإرشادات عن الجهات ذات الصلة ، من أجل الحفاظ على السلامة البحرية وتفادى الوقـوع تحـت سـطوة القرصنة، وأضاف أنه يجب على المراكب والسفن والشركات المعنية تحري سـبل الـسلامة البحرية، تفادياً للوقوع تحت سطوة القراصنة.[3]

---

(1) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، المرجع السابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

(2) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، مرجع سابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

(3) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، مرجع سابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

وصرح المتحدث الرسمي في 19 ابريل 2009، باسم وزارة الخارجية بأن مصر تــدرس بدقة تصريحات وزيرة الخارجية الأمريكية الأخيرة ،التي تضمنت مبــادرة تطرحهــا الإدارة الأمريكية الجديدة لمكافحة ظاهرة القرصنة أمام الــسواحل الــصومالية، ورحــب المتحــدث الرسمي باسم وزارة الخارجية بإدراك الجانب الأمريكي أهميــة دعــم الحكومــة الــصومالية الجديدة وتعزيز قدراتها من أجل تحقيق الأمن والاستقرار في الصومال، وهو ما كانت مــصر دائماً تنادي بضرورة الاهتمام به للقضاء على جذور وأسباب ظاهرة القرصنة.[1]

وأكد المتحدث أهمية توخي الحذر عند طرح أي فكرة للتعامــل العــسكري الأحــادي أو الجماعي مع ظاهرة القرصنة، مشدداً على أهمية احترام سيادة الــصومال ووحــدة أراضــيها والتركيز على رفع قدرات الحكومة الصومالية ومؤسساتها الأمنية لتــضطلع بتلــك المهمــة. وأشار المتحدث الرسمي إلى أن مصر تتطلع لقيام الإدارة الأمريكية بإيلاء المزيد من الاهتمام ،لمعالجة أسباب وجذور ظاهرة القرصنة في إستراتيجيتها الجديدة.[2]

وتأكيداً لذلك قام الرئيس مبارك باستقبال الرئيس الصومالي شيخ شــريف شــيخ فــي 22 إبريل 2009، وتطرقت المناقشات إلى ظاهرة القرصنة قبالة الــسواحل الــصومالية، وأبــدى الرئيس مبارك استعداده لتقديم كل ما في الإمكان من دعم، وحث الدول العربيــة مــن أجــل مساندة الصومال ودعمها.[3]

---

(1)الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، المرجع السابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

(2) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، مرجع سابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

(3) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، مرجع سابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

وقد عقد في مقر وزارة الخارجية الاجتماع الدولي الثاني لمجموعة العمل الرابعة المنبثقة من مجموعة الاتصال الدولية المعنية بمكافحة القرصنة برئاسة مصر ومشاركة أربعين دولة ومنظمة دولية في25 مايو 2009، لمناقشة مشكلة القرصنة قبالة سواحل الصومال.

وتتولى المجموعة وضع استراتيجية إعلامية لنشر الوعي الخاص بمكافحة القرصنة ومنهج الدبلوماسية العامة لتعزيز جهود مكافحة القرصنة من كافة الأوجه.(1)

وصرح نائب مساعد وزير الخارجية ورئيس الاجتماع بأن مجموعة الاتصال الدولية لمكافحة القرصنة عهدت لمصر برئاسة المجموعة الرابعة المسؤولة عن الإعلام الدبلوماسي والتعامل الدبلوماسي في كافة أوجه المشكلة الصومالية، موضحاً أن مصر أعدت بالفعل إستراتيجية متكاملة تتضمن مخاطبة المجتمع الدولي والدول المجاورة وصناع السفن وأصحاب السفن والبحارة، وكذلك مخاطبة الشعب الصومالي نفسه وهو الجزء الأهم في هذه الإستراتيجية من خلال الاستعانة بكافة الوسائل المتاحة لذلك وإيصال رسالة فعالة يقبلها الشعب الصومالي.

وأشار إلى أن مصر ترى ضرورة مكافحة جذور المشكلة، وهو ما يقلل في حد ذاته من التوجه لفكرة القرصنة لافتاً النظر إلى ضرورة حث المجتمع الدولي على المشاركة في حل مشكلة الصومال(2) وقد صرح وزير الشؤون القانونية والمجالس النيابية الدكتور مفيد شهاب في 26 مايو 2009، أن مصر تدين كافة أعمال القرصنة وتدعم الجهود الإقليمية والدولية لمواجهة هذه الظاهرة الخطيرة، مشيراً إلى ضرورة توافر الحماية لحركة الملاحة البحرية في المياه الدولية والسواحل الصومالية ،وضرورة الحرص على اتفاق كافة الجهود والمبادرات المقترحة خاصة اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار مع مراعاة مبدأ سيادة الدول على

(1) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، المرجع السابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll
(2) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، مرجع سابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

أراضيها ومياهها الإقليمية، وشدد وزير الشؤون القانونية أن الأسلوب الأمثل لمواجهة هذه الظاهرة يتمثل في تبني تدابير جماعية متفق عليها ويتم التنسيق بين المبادرات المختلفة بشكل يضمن تعاون كافة الأطراف المهمة بمكافحة تلك الظاهرة[1]، ومن هنا أكدت مساعد وزير الخارجية المصرية ورئيس الوفد المصري في مجموعة الاتصال الدولية في 30 مايو 2009، أن مجموعة الاتصال الدولية الخاصة بمكافحة القرصنة في اجتماعها الثالث بمقر الأمم المتحدة بنيويورك اعتمدت استراتيجية الإعلام والاتصال التي أعدتها مصر بصفتها رئيسةً لمجموعة العمل الرابعة المنبثقة عن مجموعة الاتصال للتوعية بمخاطر القرصنة وسبل مكافحتها داخل الصومال ،وبين المجتمعات والدول والأقاليم على المستوى الدولي.[2]

ثانياً: جهود الجمهورية اليمنية لمكافحة القرصنة البحرية

تعد اليمن من أكثر الدول التي دعت لمواجهة القراصنة البحرية، من خلال عقد مؤتمرات أهمها "تجربة الجمهورية اليمنية في مكافحة القرصنة والإرهاب البحري" الذي عقد في اليمن عام 2004م وشارك فيه خبراء من بعض الدول العربية لمناقشة التدابير التي تتخذ لمكافحة القرصنة البحرية، وهذه التدابير أسفرت عن كشف بعض شبكات الإرهاب.[3]

وفي عام 2008م أكدت مصادر رسمية يمنية الاتفاق التنسيقي العسكري بين اليمن وماليزيا، في مجال مكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، والتي شهدت تنامياً كبيراً في الفترة الأخيرة خاصة خليج عدن، مشيراً إلى أن فرقتين عسكريتين ماليزيتين

---

(1) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، مرجع سابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

(2) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية، مرجع سابق.
http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

(3) عدن، (2008). الوطن تعاون عسكري يمني، ماليزي لمكافحة القرصنة البحرية
http://www.alwatanye.net/55886htmll

تزوران ميناء عدن لهذا الغرض، وقد نشرت البحرية الماليزية ثلاث سفن في خليج عدن لحماية السفن التجارية الماليزية.[1] ومن جهة أخرى جددت اليمن دعوتها للبلدان الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية والدول الكبرى إلى تكثيف جهودها لمكافحة القرصنة البحرية، وأكد المتحدث الرسمي للهيئة العامة للشؤون البحرية بالمنطقة في الدورة 86 المنعقدة في لندن عام 2008م حرص اليمن المستمر على مكافحة ظاهرة القرصنة البحرية في منطقة خليج عدن وقبالة السواحل اليمنية بالتنسيق مع مختلف بلدان العالم، وقد عرضت الدور اليمني في سبيل التوصل إلى توقيع مدونة سلوك في جيبوتي لمكافحة القرصنة. [2]

في منطقة خليج عدن وغرب المحيط الهندي تم التوقيع على مدونة السلوك في يناير عام 2008م في جيبوتي تدعو الدول المعنية التي لم تنظم للمدونة إلى سرعة الانضمام، وقد دعت المدونة إلى إنشاء مركز إقليمي للتنسيق، وتبادل المعلومات في صنعاء للدول المطلة على خليج عدن والبحر الأحمر في إطار علمي للتعاون المشترك.

وفي 2008/9/10، عقد رئيس الجمهورية اليمنية مؤتمراً بعنوان "اليمن ستواصل جهودها لمكافحة الإرهاب والقرصنة البحرية" حيث أكد عزم اليمن على مواصلة الجهود للقضاء على العناصر التي تضر بأمن المواطن واستقراره، وحشد الجهود من أجل مكافحة القرصنة البحرية، التي تتعرض لها عدد من السفن أثناء مرورها في المياه الدولية بالقرب من خليج عدن، مشيراً إلى ما تقوم به اليمن من جهود في هذا المجال من خلال قوات خفر السواحل والقوات البحرية، وأوضح في هذا الجانب أنه يجري حالياً الترتيب لإنشاء أربع

---

[1] عدن، (2008). الوطن تعاون عسكري يمني، ماليزي لمكافحة القرصنة البحرية، المرجع السابق
http://www.alwatanye.net/55886htmll

[2] الهيئة العامة للشؤون البحرية، (2009) أمام اجتماعات لجنة السلامة البحرية بلندن، اليمن تدعو إلى انضمام الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية
http://www.maa-yemen.net/News.php?id=30html

مراكز إقليمية لمكافحة القرصنة البحرية، في كل من صنعاء وعدن والحديدة والمكلا وستزود بكافة الإمكانات اللازمة، بالإضافة إلى ضم حرس الحدود إلى خفر السواحل وتحت إمرة وزارة الداخلية اليمنية، مما يعزز قدرات اليمن في مجال مكافحة القرصنة البحرية ،ولفت النظر إلى الدور الذي ينبغي أن يضطلع به المجتمع الدولي لمساعدة اليمن في هذا المجال باعتبار أمن وسلامة الملاحة الدولية أمر يهم الجميع.[1]

المطلب الثاني

الجهود الوطنية للدول الأجنبية لمكافحة القرصنة البحرية

أولاً: جهود الولايات المتحدة الأمريكية لمكافحة القرصنة البحرية:-

تكمن جهود الولايات المتحدة الأمريكية من خلال جهاز البحرية الأمريكي الذي قام بنشر قوات في خليج عدن والمحيط الهندي، وذلك في 17 أكتوبر 2002م وقيامها بعمليات حربية تسمى OFF، وهذه قوات مبدئية كجزء تمهيدي لمكافحة الجرائم البحرية والإرهاب، كما قامت الولايات المتحدة بإنشاء قوة بحرية سميت(TF 151) لتنفيذ عمليات مكافحة القرصنة البحرية بالاشتراك مع القوات البحرية لعدد من البلدان مثل (فرنسا، وألمانيا، المملكة المتحدة) حيث عملت تحت قيادة الأسطول الخاص الأمريكي في بداية كانون الثاني/ يناير 2009، وذلك بما لديها من قوات، والتي تتخذ دولة البحرين مقراً لها.

وفي إبريل من عام 2009م، في أعقاب الهجمات على شركتي الشحن اللتين تحملان مواد غذائية إنسانية، أعلنت وزيرة الخارجية الأمريكية "هيلاري كلينتون" عن وضع خطة من أربع نقاط لمكافحة القرصنة البحرية وكانت كالآتي:

---

[1] موقع فخامة الرئيس اليمني علي عبدالله صالح ، (2008).
http://www.president-saleh.info/view/750.aspxhtml

أولاً: إرسال المبعوث الأمريكي الخاص "جون بيتس"، من أجل الترتيب لعقد مؤتمر حول التنمية وحفظ السلام في الصومال، والذي عقد في بروكسل في غضون ذلك الشهر.[1]

ثانياً: قامت السيدة كلينتون بدعوة إلى إجراء محادثات فورية في إطار مجموعة الاتصالات الدولية، بشأن القرصنة ووضع قوات حربية متعددة الجنسيات.

ثالثاً: إعطاء فريق من الدبلوماسيين مهمة القيام بمحادثات مع ممثلين عن الحكومة الاتحادية الانتقالية الصومالية ،وزعماء المناطق في بونتلاند.

رابعاً: وضع خطة تدعو إلى التنسيق بين الحكومات بتأمين خطوط النقل البحري وشركات التأمين بشأن الحماية الذاتية للسفن.

ثانياً: الجهود الفرنسية لمكافحة القرصنة البحرية:-

تعد فرنسا واحدة من أكثر البلدان التي تشارك في عمليات مكافحة القرصنة البحرية لعدة عقود، فقد حافظت على الوجود البحري في المحيط الهندي (ALINDIEN)، وتشكل جزءً من الفرقة (TF-151) من القوات متعددة الجنسيات.

أيضاً قامت بتقديم النظام الطوعي للبحرية مراقب الشحن (VNCS)، ضمن بروتوكولات المراقبة البحرية (دي CNV. Voloniaire)، بشأن التعاون بين القوات البحرية الفرنسية

(1) عملية أتلنتا، الصومال، المرجع السابق

http://www.assemblee-ueo.org/document.html

والسفن المارة، والسفن التي وقعت على هذا البروتوكول تحظى بالحماية الفرنسية، وهي من البحر الأحمر إلى مضيق ملقا، وتقوم القوات الفرنسية بتلقي المعلومات بشأن التعامل مـــع أي تهديد، عن طريق ملاك السفن وتجري مراقبة المناطق التي تتفشى فيها عمليات القرصـــنة من 6–12 ساعة يومياً حيث يتم الإبلاغ عن أي مشتبه به للقوات الموجودة على السواحل، فقد تم بفض هذه الخطة "السيطرة الطوعية البحرية" فعلى سبيل المثال محاولة القراصنة الاستيلاء على قارب (Drennec) قد أحبطت واستخدم التدخل العسكري لإنقاذ السفن الفرنـــسية التـــي اعتقلها القراصنة والقيام بعمليات(ponanr) ،ومثل العمليات عملية (Thala tine). وقد لبت فرنسا نداء برنامج الأغذية العالمي البحري الدولي جنباً إلى جنب مع الدنمارك وهولندا، وكندا وبدأت بإطلاق عمليات سميت (Alcyon) ، من تشرين الثاني نـــوفمبر 2007 إلـــى كـــانون الثاني نوفمبر من عام 2008م لحراسة السفن التابعة لهذا البرنامج وكانت مكونة مـــن أربـــع سفن حربية فرنسية مرتكزة في الخليج.[1]

ثالثا: الجهود الإسبانية لمكافحة القرصنة البحرية:–

تناولت الدولة الإسبانية في برلمانها مسألة القرصنة البحريـــة ومـــدى مـــشاركة القـــوات الإسبانية مع القوات الدولية لمكافحة القرصنة البحرية المتزايدة في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية فقد أرسلت إسبانيا قوات بلغ قوامها 395جندياً ضمن القوات المشاركة في مكافحـــة القرصنة البحرية، وقد زودت هذه القوات بسفن حربية وســـفينة إمـــدادات ،وبالإضـــافة إلـــى مروحتين متعددتي المهام، ووافق البرلمان الإسباني على نشر هذه القوة أعقاب اختطاف سفينة

(1) عملية أتلنتا، الصومال، المرجع السابق
http://www.assemblee-ueo.org/document.html

الصيد الإسبانية، حيث دفعت فدية كبيرة مقابل إطــلاق ســراحها، وتعــرض المــصور الصحفي الإسباني للاختطاف في والوقت كان فيه يعد تقريراً عن أعمال القرصنة البحرية في الصومال. وانضمت هذه القوات إلى قوات الاتحاد الأوروبي لمكافحة القرصنة البحرية.[1]

---

[1] عملية أتلنتا، الصومال، المرجع السابق
http://www.assemblee-ueo.org/document.html

الخاتمة

عرضت الدراسة موضوعاً في غاية الأهمية، ألا وهو جريمة القرصنة البحرية، وذلك في مبحث تمهيدي وثلاثة فصول على النحو السابق؛ وقد خلصت إلى نتائج يمكن إيجازها على النحو التالي:-

أولاً: إن جريمة القرصنة البحرية ظاهرة إجرامية قديمة تضرب بجذورها في أعماق التاريخ، حيث شهدتها العصور القديمة.

ثانياً: لتفسير أسباب جريمة القرصنة البحرية لا يمكن القول بأن هناك سببا واحدا للجريمة؛ وذلك لتضافر مجموعة من العوامل مع بعضها، مما دفع الأفراد إلى ارتكاب الجريمة، منها ضعف التشريعات والعقوبات التي تطبق بحق مرتكبي هذه الجريمة، أوالظروف الاقتصادية والمعيشية التي تعيشها الدول الساحلية، أو الرغبة في تحقيق الثراء السريع، أو ظهور الفساد في الدول الضعيفة أو الظروف السياسية والحروب الأهلية، أو تنظيم عصابات قوية تمارس أعمال القرصنة البحرية ،أو تأخر الإنفاق على إجراءات جماعية حاسمة للتصدي للمشكلة.

ثالثاً: تم الوقوف على ماهية القرصنة البحرية من خلال تعريفها في الفقه، والقانون الدولي العام، المتمثلة بالقيام بأعمال غير المشروعة كالسلب، والنهب، والاختطاف، والاحتجاز، وقطع الطرق البحرية، واستخدام العنف لتحقيقها.

رابعاً: تمييز القرصنة البحرية عما يشبهها من جرائم أخرى على النحو التالي :-

1- التفريق بين جريمة القرصنة البحرية والجريمة الإرهابية، حيث تختلف جريمة القرصنة البحرية عن الإرهاب ،وذلك على مستوى الأهداف، أو مكان وقوع الجريمة، أو صفة المعتدى عليهم.

2- التفرقة بين جريمة القرصنة البحرية، وجريمة اختطاف الطائرات، فالهدف من جريمة القرصنة البحرية تحقيق مكاسب خاصة، وهي، في الغالب مكاسب اقتصادية، بينما جريمة اختطاف الطائرات، في الغالب، هدفها سياسي. أما من حيث المكان فمكان وقوع جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار، في حين جريمة الطائرات أثناء تحليقها فوق إقليم معين أو أثناء إقلاعها.

خامساً: إن جريمة القرصنة البحرية يمكن تنفيذها من خلال عدة أسباب كالسلب والنهب أواحتجاز الرهائن أو اختطاف الأشخاص، كما تشمل هذه العمليات استخدام المتفجرات و استخدام آليات بحرية حديثة، مثل: أجهزة الملاحة والسفن التي تبحر بسرعة هائلة "تقنية مراكب الشبح".

سادساً: يجرم القانون الدولي القرصنة البحرية، استناداً للأعراف والاتفاقيات الدولية، كما أن معظم القوانين الداخلية تحرّم هذه الجريمة، وبالتالي هي مجرمة في القانون الدولي والقوانين الوطنية، أما العقاب وفق ما تقرره القوانين الدول التي تضبط القراصنة.

سابعاً: ارتكاب جريمة القرصنة البحرية يترتب عليها آثار معنوية ومادية على مرتادي البحر، وأهمها الآثار الاقتصادية والجنائية والسياحية والبيئية، الأمر الذي دفع المجتمع الدولي إلى بذلك الجهود الحثيثة لمواجهتها، سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي وخاصة من المنظمة البحرية الدولية والأمم المتحدة، كما أن هناك خططاً وتدابير ذاتية لمواجهتها.

ثامناً: ضرورة وضع آلية لتنفيذ الاتفاقيات الدولية، حيث أثبتت الدراسة ضعف بنود الاتفاقيات الدولية التي اقتصرت على تعريف جريمة القرصنة البحرية وتجريمها، لكن عدم وجود عقوبة موحدة ومحكمة خاصة لمحاكمة القراصنة بعد القبض عليهم مما دفع الولايات المتحدة الأمريكية إلى توقيع بروتوكول مع كينيا لمحاكمة القراصنة وتوقيع العقاب عليهم .

تاسعاً: أثبتت الدراسة عدم وجود آليات تعاون عملية وتـشريعية بـين الـدول العربيـة، خصوصاً وأن تفشي جريمة القرصنة البحرية في بعض بلدان الدول العربية كاليمن والصومال على نحو ملحوض قد تصل خطورتها إلى البحر الأحمر.

عاشراً: عدم وجود تشريع داخلي في الأردن يعالج مسألة القرصنة البحرية أو يجرمهـا، رغم انضمام الأردن لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في 1995/6/24، وبالتـالي يـشمل الأردن الاختصاص القضائي العالمي لمكافحة القرصنة البحرية، لكن لا يحق لـلأردن توقيـع العقاب على مرتكبيها وفق قانونها الداخلي لعدم وجود تشريع في قانون العقوبات يعـالج هـذه المسألة، وذلك تطبيقاً لمبدأ المشروعية "لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص".

حادي عشر: التعريف الذي يمكن للباحث اقتراحه لجريمة القرصنة البحرية تعريف مبسط لها وهو : ارتكاب أعمال غير مشروعة أو الاشتراك فيها تعـرّض أمـن وسـلامة الملاحـة البحرية للخطر، بوساطة سفن أو طائرة على سفن أخرى، في أعالي البحار أو المياه الإقليميـة للدول التي يرى مجلس الأمن أنها بحاجة لمساعدة المجتمع الدولي لمكافحة هذه الأعمال، مـع مراعاة أحكام القانون الدولي، وأن لا يكون مصرحاً لها من قبل دولة معينة بتعـريض أمـن وسلامة الملاحة البحرية للخطر.

التوصيـــــــات

أولاً: في ظل تفشي القرصنة البحرية على السفن، ينبغي تبني تدابير جماعية حاسمة، متفق عليها والتنسيق بين المبادرات المختلفة بشكل يضمن تعاون كافة الأطراف المهتمة بمكافحة هذه الظاهرة، من خلال خلق إطار قانوني دولي واضح يستند إلى اتفاقيات دولية من أجل تحقيق الملاحقة الجنائية و القضائية لمرتكبي هذه الجريمة استناداً لمبدأ الاختصاص العالمي، بحيث لا يجد المجرم ملاذاً من العقاب ،وهذا ما سيؤدي إلى انحسار هذه الأعمال.

ثانياً: أهمية تركيز جميع الدول على معالجت أسباب جريمة القرصنة البحرية دون الاكتفاء بمكافحتها، من خلال المقترح الذي أعلنته "هيلري كلينتون" وهو إجراء محادثات فورية في إطار مجموعة من الاتصالات الدولية ،وقيام فريق من الدبلوماسيين بالحديث مع الجهود المختصة من أجل معالجة أسباب الجريمة.

ثالثاً: تشديد الرقابة على الموانئ لمنع دخول وخروج القراصنة بعد قيامهم بعمليات السلب والنهب، وذلك من خلال تدريب حرس السواحل على كيفية التعامل مع أي هجمات من قبل القراصنة البحريين.

رابعاً: وضع ضوابط واضحة لعمليات التفتيش في أعالي البحار، وذلك بوضع تعليمات محددة لمراقبة الطرق البحرية في إطار قانون دولي يحمي الجميع.

خامساً: تشجيع جميع الدول على الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية، خصوصاً الاتفاقيات الحديثة، منها: بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة لعام 2005م؛ لأن هذه الاتفاقيات تتضمن مواجهة القراصنة وتعطي الحق في ملاحقة مرتكبي هذه الجريمة.

سادساً: التنسيق الفعال بين الدول و المنظمات الدولية و التعاون العملي في سبيل مكافحة القرصنة البحرية.

سابعاً: معالجة أسباب إحجام أصحاب السفن عن الإبلاغ عـن حـوادث القرصـنة التـي يتعرضون لها ، وذلك بوضع قواعد مرنة والبعد عن الإجراءات المعقدة.

ثامناً: تقديم المساعدات القانونية للدول التي تعاني من صعوبات في مواجهة هذه الجريمة، وذلك من خلال المنظمات الدولية المتخصصة في هذا المجال، أو الدول المتقدمة في مجالهـا القانوني.

تاسعاً: عقد اتفاقية بين الدول العربية لاتخاذ إجراءات جماعية عملية حاسـمة، وإرسـال قوات بحرية عربية في المناطق التي تتفشى فيها الجريمة والقريبة من السواحل العربيـةوذلك لحماية السفن الماره في هذه المياه وحمايتها و الحد من جريمة القرصنة البحرية.

عاشراً: إنشاء محكمة خاصة وإصدار قانون خاص، من أجل محاكمة القراصنة، وتوقيـع العقوبات عليهم للتلافي أي لبس عند ضبط مرتكبي جريمة القرصنة البحرية.

حادي عشر: تعديل قانون العقوبات الأردني، بحيث تضاف إليه بعض النـصوص التـي تجرم أعمال القرصنة البحرية، وتضع العقوبات المناسبة التي توقع على مرتكبيها.

المـــراجـــــع

أولاً- المعاجم

المعجم الوسيط ،(1980). مجمع اللغة العربية، اسطنبول، تركيا، المكتبة الإسلامية.

Oxford, advanced, (2007). Learners diction students diction

ثانياً- المصادر

الشافعي، محمد بن إدريس، الأم، (1413). (ج6)، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان.

ثالثاً- الكتب

أبو هيف، د.علي صادق،(1997). قانون دولي العام، الطبعة السابعة عشر، الإسكندرية، منشأة المعارف.

أبوزيد، د.رشدي شحاته، (2008). السياحة والإرهاب، (ط1)، الإسكندرية، دار الوفاء للطباعة والنشر.

أبوعين، د.جمال زايد هلال، (2009). الإرهاب وأحكام القانون الدولي،(ط1)،إربد، عالم الكتاب الحديث.

إبراهيم، علي،(2001). المنظمات الدولية النظرية العامة، الأمم المتحدة، دار النهضة العربية.

البحر، ممدوح خليل،(1998). أصول محاكمات جزائية الأردني، الأردن، مكتبة الثقافة.

الحسناوي،د.علي جبار صالح،(د ت). جرائم الخطف، عمان، الأردن،دار المطبوعات والنشر.

التيوري، د.محمد عوض وجيمان، أغادير عرفان،(2006). علم الإرهاب الأسس الفكرية والتقنية والاجتماعية والتربوية لدراسة الإرهاب، دار الحامد لنشر والتوزيع الأردن

الشاوش، خليفة عبدالسلام، (2008)، الإرهاب والعلاقات العربية الغربية، (ط1)، دار الجرير للطباعة والنشر.

الشواربي، محمد طلال،(2003). الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية.

الصماوي، محمود صالح، (2005). أحكام القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية.

العادلي، محمود صالح، (2003). موسوعة القانون الجنائي للإرهاب، الجزء الأول، الإسكندرية، دار الفكر الجامعي.

د.العنزي، عبدالرحمن ومتولي، محمد(2008). تحليل السياسة العامة لمواجهة التطرق في دولة الكويت،(ط1)،القاهرة، دار النهضة العربية.

الغنيمي، د.محمد طلعت،(1982). الوسيط في قانون السلام، الإسكندرية، منشأة المعارف للنشر والتوزيع.

الفار، د.عبدالواحد محمد،(1995). الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، القاهرة، دار النهضة العربية.

المحمدي، حسنين،(2007). الإرهاب الدولي تجريم ومكافحة، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية.

المجذوب، د.محمد،(2002).القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية،بيروت،لبنان، الدار الجامعية.

المجذوب،محمد،(2007). القانون الدولي العام،منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الدار الجامعية.

المجذوب، محمد،(2002). قانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية بيروت، لبنان، الدار الجامعية .

دبارة، مصطفى مصباح،(1990). الإرهاب و جرائمه في القانون الدولي الجنائي، جامعة قاريونس، بناغازي.

خالد، عدلي أمير،(1995)، إجراءات الدعوى الجنائية، الإسكندرية، منشأة المعارف.

رفعت، د.أحمد محمد، (1995). الإرهاب الدولي، القاهرة، دار النهضة العربية.

سعدي، د.عباس هاشم،(2002). مسؤولية الفرد الجنائية عن جرائم البحرية الدولية، الإسكندرية، دار المطبوعات الجامعية.

جمعة، د.حازم حسين، (1993). قانون الدولي العام، جامعة الزقازيق، القاهرة .

عدس، د.عمر حسين،(2007). مبادئ القانون الدولي المعاصر، القاهرة، مؤسسة الطوبجي للتجارة والطباعة والنشر.

عمر.د.حسين حنفي، (2009). احتجاز وتفتيش سفن القرصنة، (ط1)، القاهرة دار النهضة العربية.

عبدالحميد، د.محمد سامي،(د ت). أصول القانون الدولي العام، الإسكندرية،منشأة المعارف.

علام، د.عبدالرحمن حسين، (1988). المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي، (ج1)، دار النهضة الشرق، القاهرة، الإسكندرية، منشأة المعارف.

منير،د.احمد فهمي،(دت).الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي الجزء الرابع.

محمود،د.محمد الحاج، (2008).القانون الدولي للبحار،دار الثقافة للنشر والتوزيع الأردن.

ماخوفسكي، ياتسيك،(1995). تاريخ القرصنة في العالم، ترجمة أنور محمد، إبراهيم، القاهرة، دار الشرقيات للنشر والتوزيع.

نقرة،د.تهامي،(1989).القرصنة البحرية والأمن العربي،بالمركز العربي لدراسات الأمنية والتدريب،الرياض.

رابعاً- المراجع الأجنبية:

- Dupuy Pierre Marie,(2006).Droit international public,(1st end), 45sirey.

- Schachter,oscar,(1991).international law antihero and practice, martinus Inhofe publisher, dordrecht, bostin, London.
Oxford
- Brownlie, lan,(1999). Principles of public international law,(5st end) Oxford.
- Brownlie, lan,(1990). Principles of public international law,(4st end) Oxford.
Johnston,(1987).regionalization of the law of the sea. USA

خامساً- البحوث والتقارير

- قائد، د.بهجت عبدالله، (1989). القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربيــة، الريــاض، بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب.

- نقرة، التهامي،(1990). القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، الريــاض، بــالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب.

سادساً- المواقع الإلكترونية

- الأمم المتحدة، الجمعية العامة،(15/أكتوبر2001). المحيطات وقانون البحار، الــدورة السادسة والخمسون، البند 30(أ) من جدول الأعمال.

http://www.imo.org/facilitton/main frame.asp?to pes-id=36 htmll

- إجماع عربي بالقاهرة،(2009). لبحث آليات التعاون لمكافحة تفاقم ظاهرة القرصــنة البحرية.

http://arabic,people.com.cn/31662/6537719.html

- الهيئة العامة للاستعلامات المصرية،(2009). بوابتك إلى مصر

http://www.sis.gov.eg/ar/lastpage.aspx?Category_Id=295htmll

- اليمن،(2008). تتكبد خسائر من جراء عمليات القرصنة.

http://almeaq.net/newslnews-11html.

- اليمن،(2008). يبحث مكافحة القرصنة البحرية مع المنظمة البحرية الدولية.

http://www.arabic.zinhuanet.com/arabic/2009-05/13/content_876757.html.

- تاريخ القرصنة البحرية،(2001).

http:/www./muuseahmed.maktoobblog.com/262htm

- جيابرت، باول،(2001). تاريخ القرصنة البحرية (العصر الذهبي للقرصنة).

http://www.prtatesinf.com/detai/detainf,.phprlrele-id

- عملية أتلنتا، الصومال، (2009). "13 سبتمبر 2008 إلى 13 سبتمبر 2009" وفقاً للأمم المتحدة ذات الصلة بمجلس الأمن.

http://www.assemblee-ueo.org/documenthtmll

- عدن، (2008). الوطن تعاون عسكري يمني، ماليزي لمكافحة القرصنة البحرية

http://www.alwatanye.net/55886htmll

- قناة الجزيرة، (2009). برنامج ما وراء الخبر.

http://www.aljazeera.net.NR/exeres/A563D8ac.6009-4392-969C-36C285A1088F.html

- قناة الجزيرة،(2009). اتصال على الهواء مـــع أحـــد البـــاحثين القـــانونيين D.Frade مـــن واشنطن.

http://www.aljazeraa.net/html.

- منظمة البحرية الدولية،(2001).تعريف السطو المسلح على السفن وذلك بقرار(22)/22 .9 أ لسنة 2001م.

http:www.imo.org/facilitation/main frame .asp;? to pes-id=36 htmll

- مركز الراصد للعلوم والبحوث والنشاطات،(2008). ظاهرة القرصنة فـــي البحـــر الأحمـــر وآثارها الأمنية على دول المنطقة.

http://arrasid.com/index.php.main/index+/23html

- مركز شفاف الشرق الأوسط عن القرصنة البحرية في مياه المحيط الهندي

http://www.metransparent.com/old/texts.abdalahmimadani/adullahelmdni/pirac.arabic.html.

- منظمة البحرية الدولية،(2005). تعريف القرصنة البحرية في بروتوكول قمع الأعمال الغيـــر مشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.

http://www.unodv.org/...2005-protocool- fixed

- منظمة البحرية الدولية،(2002). أسباب انتشار القرصنة البحرية.

http://www.imo.org/facilitation/main frame.asp?to pes-id=36 htmll

- موقع فخامة الرئيس اليمني علي عبدالله صالح،(2008).

http://www.president-saleh.info/view/750.aspxhtml

- وكالة الأنباء الأردنية بترا،(2003). محكمة الدولية لقانون البحار مستعدة للنظر فـــي قـــضايا القرصنة.

http://www.petra.gov.jo/artical-aspa?lng=2003html

الصحف الإلكترونية

-القبس، الدولي، الكويت،ع12749. 25نوفمبر 2008م.

-الجمهورية، اليمن، صنعاء، سبأ، ع14589. 23 أكتوبر 2009م.

المؤتمرات

- الإمارات ، ندوة خاصة لدراسة تداعيات أعمال القرصنة البحرية على النقل(2009)
http://www,manafn.com/arabrc/qn-news.stcry?type=allhtml
- اليمن،(2009). استقلال العمل الإرهابي عن أعمال القرصنة البحرية
http://www.Almota.net/news/63072.html
- الهيئة العامة للشؤون البحرية،(2009) أمام اجتماعات لجنة السلامة البحرية بلندن، اليمن تدعو إلى انضمام الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية.
http://www.maaa-yemen.net/News.php?id=30html
- جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، (2006). الإرهاب والقرصنة البحرية، الرياض.
- ندوة خاصة،(2008). لدراسة تداعيات أعمال القرصنة البحرية في قطاع النقل البحري.
http://wwwameinfo.com/ar119473html.
- مؤتمر الشرق الأوسط(2009). حول مكافحة القرصنة البحرية.
http://wwwameinfo.com/ar141339html.

المجلات

- مجلة الملك خالد العسكرية،(2009/6/1). إعداد، علي المليجي علي، البحر الأحمر بين القرصنة والتدويل.

http:??kkmaq.gov.sa/detail.asp?innewssitemID_1949.95.html.

الشاوش ، خليفة عبد السلام ، (2008) ، الإرهاب والعلاقات العربية الغربية ،(ط1)، دار الجرير للطباعة والنشر .

الشواربي ، محمد طلال ، (2003) . الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ص 181

الصماوي ، د. محمد منصور ،(2005). أحكام القانون الدولي العام ، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية .

العادلي ، محمود صالح ، (2003). موسوعة القانون الجنائي للإرهاب ، الجزء الأول ، الإسكندرية ، دار الفكر الجامعي .

د، العاني ، عادل ابراهيم ، (1994) . جرائم الاعتداء على الأموال في قانون العقوبات الأردني ، الطبعة الأولى ، مكتبة دار الثقافة ، عمان ،

د. العنزي ، عبد الرحمن ومتولي ، محمد (2008) . تحليل السياسة العامة لمواجهة التطرف في دولة الكويت ،(ط1) ، القاهرة ، دار النهضة العربية .

الغنيمي ،د. محمد طلعت ، (1982) . الوسيط في قانون السلام، الإسكندرية، منشاة المعارف للنشر والتوزيع.

الفار،د. عبد الواحد محمد ،(1995) . الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها ، القاهرة ، دار النهضة العربية

المحمدي ، حسنين ،(2007) . الإرهاب الدولي تجريم ومكافحة ، الإسكندرية ، دار المطبوعات الجامعية .

المجذوب،د. محمد، (2002). القانون الدولي العام ، بيروت ، لبنان ، الدار الجامعية

المجذوب ، محمد ،(2007) . القانون الدولي العام ، منشورات الحلبي الحقوقية

بيروت لبنان

سابعا – الرسائل الجامعية:

- عطا الله، د إمام حسنين خليل، (2000). الإرهاب والبنيان القانوني للجريمة ، جامعة القاهرة ، القاهرة .
- أحمد، عبد الحميد عبد الخالق علي، (2005). جريمة الإرهاب الدولي ، رسالة ماجستير غير منشورة جامعة ، القاهرة
- غسان جبري كاطع ، (2009) . الجهود العربية لمكافحة جريمة الإرهاب رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة جدارا – إربد – الأردن

ثامنا – الصحف:

- جريدة الثورة، دمشق، سوريا، ع 16,13893 نيسان 2009م

تاسعا – الاتفاقيات الدولية:

- إتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958م . و التي تضمنت قواعد خاصة بشان البحار بحضور مندوبين عن ثمانٍ وستين دولة
- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م وجاءت معظم عناصرها متطابقة مع اتفاقية جنيف لأعالي البحار.
- إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام 1988م . جاءت المادة الثالثة منها بتعداد الأعمال التي تعد جريمة قرصنة بحرية أو عمل غير مشروع ضد سلامة الملاحة البحرية ومنها.
- بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام 2005م حيث جاءت بتعداد الأعمال التي تعد جريمة قرصنة بحرية.

- قانون العقوبات المصري
- قانون العقوبات الفلسطيني الصادر عام 1979م
- قانون العقوبات العماني
- قانون العقوبات الأردني